

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 28 de julio de 2017, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del segundo trimestre fue de 805 millones de euros antes de partidas excepcionales (2016: 555 millones de euros).
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 1,5%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 4,0%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 0,3% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 3,5%.
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre disminuyeron un 10,4%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 13,2%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del primer semestre fue de 975 millones de euros (2016: 710 millones de euros), un aumento del 37,3%, incluido un efecto cambiario neto adverso para el semestre de 44 millones de euros.
- El efectivo se situó en 7.944 millones de euros a 30 de junio de 2017, lo que supone un aumento de 1.516 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2016.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 hasta 1,4 veces.

Resumen de resultados:

	Semestre finalizado el 30 de junio		
Información financiera en millones de euros	2017	2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	9.575	9.539	0,4 %
Total ingresos	10.888	10.786	0,9 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	975	710	37,3 %
Partidas excepcionales	(77)	79	ns
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	898	789	13,8 %
Beneficio después de impuestos	567	554	2,3 %
Beneficios por acción ajustados (céntimos de €)	28,5	22,7	25,6 %
Indicadores operativos	2017	2016	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	147.210	142.915	3,0 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,9	80,0	0,9pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,50	6,67	(2,6)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,21	5,33	(2,1)%
	A 30 de junio de 2017	A 31 de diciembre de 2016	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	7.944	6.428	23,6 %
Deuda neta ajustada	7.024	8.159	(13,9)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,4	1,8	(0,4pts)
Apalancamiento financiero ajustado	50%	51%	(1pt)

Véase definiciones en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Hemos registrado un rendimiento muy sólido en el segundo trimestre con un beneficio de las operaciones de 805 millones de euros antes de partidas excepcionales, superando así los 555 millones de euros del año anterior.

“La tendencia subyacente en ingresos unitarios ha mejorado, beneficiándose parcialmente de la Semana Santa y una base más débil el año anterior.

“Nuestros costes unitarios excluido el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron, a tipos de cambio constantes. Estos costes incluyen el impacto financiero que ha tenido el corte de suministro eléctrico que ha afectado a los clientes de British Airways.

“En junio, LEVEL comenzó a operar vuelos de largo radio desde Barcelona a cuatro destinos. Las ventas siguen superando nuestras expectativas. Hemos encargado tres aeronaves adicionales y estamos considerando otras bases europeas para esta operación.”

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera generar en 2017 una mejora en el resultado de las operaciones, respecto del año anterior, equivalente a un incremento porcentual del orden de dos cifras. El Grupo espera que en el segundo semestre los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje / AKO) muestren un incremento con respecto al año anterior a tipos de cambio constantes.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Este anuncio contiene información privilegiada y es presentada de acuerdo con las obligaciones de la Compañía en el marco del Reglamento sobre abuso del mercado (UE) nº 596/2014.

Enrique Dupuy, Director Financiero

Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinadas declaraciones incluidas en este informe tienen carácter prospectivo y están sujetas a supuestos, riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras de International Consolidated Airlines Group S.A. y sus filiales (el “Grupo”), así como a los planes y objetivos sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder del Grupo a la fecha de este informe. El Grupo no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas del Grupo o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del Grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2016; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

Relaciones con Inversores IAG
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 0GB

Tel: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Semestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales		Antes de partidas excepcionales		Total 2016	Incr. / (dism.)
	2017	Partidas excepcionales	Total 2017	2016		
Ingresos de pasaje	9.575		9.575	9.539	9.539	0,4 %
Ingresos de carga	516		516	503	503	2,6 %
Otros ingresos	797		797	744	744	7,1 %
Total ingresos	10.888		10.888	10.786	10.786	0,9 %
Gastos de personal	2.370	77	2.447	2.467	2.416	(3,9)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.236		2.236	2.465	2.437	(9,3)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.357		1.357	1.297	1.297	4,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.045		1.045	1.044	1.044	0,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	915		915	811	811	12,8 %
Propiedad, TI y otros gastos	438		438	442	442	(0,9)%
Gastos comerciales	494		494	489	489	1,0 %
Depreciación, amortización y deterioro	603		603	658	658	(8,4)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	446		446	337	337	32,3 %
Diferencias de tipo de cambio	9		9	66	66	(86,4)%
Gastos totales de las operaciones	9.913	77	9.990	10.076	9.997	(1,6)%
Beneficio de las operaciones	975	(77)	898	710	789	37,3 %
Gastos no operativos netos	(192)		(192)	(101)	(101)	90,1 %
Beneficio antes de impuestos	783	(77)	706	609	688	28,6 %
Impuestos	(154)	15	(139)	(120)	(134)	28,3 %
Beneficio después de impuestos del periodo	629	(62)	567	489	554	28,6 %

Indicadores operativos	2017 ⁽¹⁾	2016 ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	147.210	142.915	3,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	119.157	114.295	4,3 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,9	80,0	0,9pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	2.786	2.654	5,0 %
Cifras de pasajeros (miles)	48.806	46.676	4,6 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	330	326	1,2 %
Despegues	342.428	338.804	1,1 %
Horas bloque (horas)	1.006.319	988.814	1,8 %
Plantilla media equivalente	63.240	63.032	0,3 %
Aviones en servicio	549	541	1,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,04	8,35	(3,7)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,50	6,67	(2,6)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,52	18,95	(2,3)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,52	1,72	(11,9)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,21	5,33	(2,1)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,73	7,05	(4,5)%

⁽¹⁾Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2017		Antes de partidas excepcionales 2016		Total 2016	Incr./ (dism.)	
	Partidas excepcionales	Total 2017	Partidas excepcionales	Total 2016			
Ingresos de pasaje	5.296	5.296		5.074	5.074	4,4 %	
Ingresos de carga	260	260		241	241	7,9 %	
Otros ingresos	398	398		393	393	1,3 %	
Total ingresos	5.954	5.954		5.708	5.708	4,3 %	
Gastos de personal	1.218	58	1.276	1.241	(51)	(1,9)%	
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.174		1.174	1.274	(15)	(7,8)%	
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	745		745	690	690	8,0 %	
Tasas de aterrizaje y de navegación	569		569	570	570	(0,2)%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	437		437	407	407	7,4 %	
Propiedad, TI y otros gastos	223		223	218	218	2,3 %	
Gastos comerciales	242		242	237	237	2,1 %	
Depreciación, amortización y deterioro	301		301	320	320	(5,9)%	
Gastos de arrendamiento operativo de flota	223		223	149	149	49,7 %	
Diferencias de tipo de cambio	17		17	47	47	(63,8)%	
Gastos totales de las operaciones	5.149	58	5.207	5.153	(66)	(0,1)%	
Beneficio de las operaciones	805	(58)	747	555	66	45,0 %	
Gastos no operativos netos	(76)		(76)	(57)	(57)	33,3 %	
Beneficio antes de impuestos	729	(58)	671	498	66	564	46,4 %
Impuestos	(142)	11	(131)	(102)	(12)	(114)	39,2 %
Beneficio después de impuestos del periodo	587	(47)	540	396	54	450	48,2 %

Indicadores operativos	2017 ⁽¹⁾	2016 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	78.906	76.764	2,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	65.213	62.073	5,1 %
Coefficiente de ocupación (%)	82,6	80,9	1,7pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.419	1.334	6,4 %
Cifras de pasajeros (miles)	27.659	26.307	5,1 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	168	163	3,1 %
Despegues	188.755	186.741	1,1 %
Horas bloque (horas)	545.609	538.686	1,3 %
Plantilla media equivalente	64.255	64.323	(0,1)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,12	8,17	(0,7)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,71	6,61	1,5 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,32	18,07	1,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,49	1,66	(10,4)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,04	5,05	(0,3)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,53	6,71	(2,8)%

⁽¹⁾Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

ANÁLISIS FINANCIERO:

Comentario general sobre el beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones de IAG durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2017 fue de 975 millones de euros antes de partidas excepcionales, una mejora de 265 millones de euros con respecto al año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 741 millones de euros antes de partidas excepcionales (2016: 631 millones de euros), Iberia consiguió un beneficio de 84 millones de euros (2016: pérdidas de 6 millones de euros), Aer Lingus consiguió un beneficio de 59 millones de euros (2016: 42 millones de euros) y Vueling registró unas pérdidas de 6 millones de euros (2016: pérdidas de 54 millones de euros).

Visión estratégica

El 17 de marzo, IAG presentó LEVEL, una nueva operación de bajo coste de largo radio que comenzó a operar en junio de 2017 con vuelos desde Barcelona a Los Ángeles, San Francisco, Buenos Aires y Punta Cana. LEVEL opera con dos nuevos Airbus A330 equipados con 293 asientos en clase turista y 21 en clase turista premium. Las ventas de LEVEL durante el periodo fueron positivas.

Entorno operativo y de mercado

En el primer semestre de 2017, los precios de los combustibles subieron con respecto al año anterior, pero el precio del combustible del Grupo después de coberturas fue positivo. Los tipos de cambio tuvieron un efecto neto adverso para el Grupo. La libra esterlina se depreció frente al euro y frente al dólar estadounidense. El euro también se depreció frente al dólar estadounidense, aunque en menor medida.

Principales riesgos e incertidumbres

Hemos seguido manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 27 a 32 del Informe y cuentas anuales a 31 de diciembre de 2016, siguen siendo relevantes para este periodo y los próximos seis meses del año.

Bases de presentación

Los resultados del Grupo correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2017 incluyen las actividades de LEVEL desde su lanzamiento el 17 de marzo de 2017. En el periodo comparativo no se incluyen resultados de LEVEL.

Para ofrecer información adicional sobre partidas no operativas incluidas en la Cuenta de resultados, el Grupo ha añadido una línea para separar las pérdidas y ganancias realizadas, de las pérdidas y ganancias no realizadas sobre posiciones abiertas de derivados. La información comparativa se ha alineado a este formato.

Capacidad

Durante los seis primeros meses de 2017, la capacidad de IAG (asientos-kilómetro ofertados o AKO) aumentó un 3,0%, con incrementos en todas las regiones. British Airways aumentó la capacidad en Oriente Medio y lanzó nuevas rutas en el primer trimestre de 2017 (Santiago de Chile y Oakland). Este hecho se compensó en parte con el descenso de la capacidad en Asia-Pacífico mediante la discontinuación del servicio a Chengdu, los cambios en las estimaciones en Japón y la introducción del producto Club Europe en vuelos domésticos. Iberia creció en España en los aeropuertos de Jerez, Baleares y Canarias y siguió registrando crecimientos en las rutas de largo radio lanzadas en 2016, gracias al efecto del año completo de las rutas a Shanghai, Tokio y Johannesburgo y al aumento de las frecuencias en México y Buenos Aires. La capacidad de Aer Lingus se incrementó gracias al efecto anualizado de su expansión en el Atlántico Norte. Vueling creció en España, en parte por la reducción de la estacionalidad y el aumento de su cuota de mercado. El coeficiente de ocupación aumentó 0,9 puntos hasta el 80,9%.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 0,4% comparado con el mismo periodo del año anterior; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 3,7%. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) crecieron un 0,7% a tipos de cambio constantes, registrándose un ligero descenso del *yield* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) que se compensó ampliamente con el aumento de los volúmenes. Los ingresos unitarios de pasaje mejoraron a lo largo del periodo y crecieron un 4,0% a tipos de cambio constantes en el segundo trimestre, beneficiándose de los buenos resultados cosechados en todas las regiones, sobre todo Latinoamérica y el Caribe y Asia-Pacífico. Nuestros mayores mercados (Norteamérica y Europa) también registraron una evolución positiva y British Airways se benefició del buen tono de las reservas corporativas. Los pasajeros transportados por el Grupo crecieron un 4,6% hasta 48.806 miles y el coeficiente de ocupación aumentó 0,9 puntos hasta el 80,9%.

Los ingresos de carga del periodo se incrementaron un 2,6%; 2,5% a tipos de cambio constantes. A pesar de que las condiciones comerciales siguieron siendo difíciles en muchas regiones, la fortaleza mostrada por el negocio en Asia-Pacífico tras los malos datos del mismo periodo del año pasado fue beneficiosa para los resultados. Los volúmenes de carga crecieron un 5,0% frente al mismo periodo de 2016.

La partida de Otros ingresos se incrementó un 7,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentó un 9,2%. El Grupo registró un mayor nivel de actividad en BA Holidays y en los negocios de mantenimiento (MRO) y handling a terceros de Iberia. También aumentó el volumen de puntos canjeados por los clientes en el programa de fidelización Avios.

Gastos

Los gastos de personal descendieron un 3,9% durante el periodo. Excluyendo el efecto de los tipos de cambio y en base unitaria, los costes unitarios de personal se redujeron un 1,0%. Los incrementos salariales y el mayor cargo por pensiones debido a la caída de los rendimientos de los bonos AA se vieron compensados con creces por la mejora de la productividad y la eficiencia. El número medio de empleados del Grupo creció un 0,3%, mientras que la productividad aumentó un 2,7% y mejoró en British Airways, Iberia y Aer Lingus. Los gastos unitarios de personal de Vueling aumentaron, ya que la compañía se centró en reducir la estacionalidad y reforzar sus operaciones.

Los gastos de combustible descendieron un 9,3%, con una reducción de los costes unitarios de combustible a tipos de cambio constantes del 14,6% debido principalmente al descenso del precio medio del combustible después de coberturas. El Grupo también siguió beneficiándose de la introducción de nuevos aviones y la mejora de los procedimientos operativos.

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación crecieron un 4,6%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 11,2%. Este incremento incluye 65 millones de euros (aprox. 5 puntos) de indemnizaciones y reclamaciones de equipaje relacionadas con las interrupciones del servicio sufridas por British Airways a raíz del corte de suministro eléctrico durante el último fin de semana festivo del mes de mayo. Además, las compañías transportaron un 4,6% más de pasajeros y los negocios del Grupo que no se evalúan atendiendo al AKO (BA Holidays, handling y Avios) registraron un aumento, con sus correspondientes ingresos y gastos.

Las tasas de aterrizaje y navegación apenas registraron variaciones; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 2,1%. Este incremento se debe al aumento de la actividad; así, las horas de vuelo y los segmentos volados crecieron un 1,8% y un 1,1%, respectivamente, efecto compensado parcialmente por las reducciones de precios en Europa y África. El Grupo también ha reconocido varios recargos aeroportuarios como gastos durante el semestre, en lugar de imputarlos a ingresos, como en años anteriores, tras producirse un cambio en los contratos.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 12,8%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 11,5%. Estos incrementos se deben a partes iguales al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros en Iberia y al mayor número de horas de vuelo, así como al aumento de precios en los contratos de motores de pago por uso en British Airways.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos descendieron un 0,9%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 4,3%. Este incremento responde al descenso de los gastos de TI capitalizados, a consecuencia de los avances de los proyectos internos, y al efecto de las reversiones puntuales en la base.

Los gastos comerciales aumentaron un 1,0%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 2,6% debido al crecimiento de los volúmenes.

Los gastos de propiedad aumentaron un 5,4%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 8,3%. Los gastos de amortización descendieron debido principalmente a la retirada de los Airbus A340-300 de Iberia, efecto compensado en parte por los mayores gastos informáticos relacionados con el nuevo sistema de *check-in* y de embarque para clientes de British Airways. Los costes de arrendamientos operativos de flota aumentaron debido a la reversión de una provisión fiscal que tuvo un efecto beneficioso en la base y a la incorporación de nueve Boeing 787-9 y diez Airbus A330.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible crecieron un 2,5%. Ajustado por los negocios que no son de transporte aéreo (como MRO, handling y BA Holidays) y el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 1,6% y sobre esta base se registraron mejoras en todas las aerolíneas menos British Airways. Los costes unitarios excluido el combustible de British Airways se vieron afectados negativamente por las interrupciones del servicio y los mayores costes de mantenimiento que se indican más arriba.

Partidas excepcionales

En 2017, el Grupo reconoció un cargo excepcional de 77 millones de euros relacionado con las iniciativas de transformación de British Airways.

En 2016, el Grupo realizó cambios en el plan de prestaciones médicas post-empleo de EEUU para poner en consonancia el nivel de las prestaciones con las tendencias nacionales en EEUU. Estos cambios se han traducido en el reconocimiento de una reducción excepcional de los costes de personal por valor de 51 millones de euros durante el periodo.

Aplicando la norma para combinaciones de negocios, las ganancias o pérdidas en coberturas de flujos de caja adquiridas no deben trasladarse a la Cuenta de resultados, sino que deben presentarse en el patrimonio neto. Tras la adquisición de Aer Lingus, IAG siguió liquidando las coberturas de flujos de caja de combustible adquiridas en la columna Antes de partidas excepcionales. En 2016, se reconoció un crédito en la columna de Partidas excepcionales que revirtió el impacto de la liquidación de las coberturas de flujos de caja para alcanzar el total de gastos de combustible y derechos de emisión.

Partidas no operativas

Los costes no operativos netos crecieron 91 millones de euros hasta 192 millones de euros en el primer semestre, frente a los 101 millones de euros del año pasado. Los movimientos derivados de la revaluación de los derivados no clasificados como de cobertura, realizados y no realizados, tuvieron un efecto negativo cifrado en 100 millones de euros. Este hecho se compensó parcialmente con un descenso de los gastos financieros de 40 millones de euros debido a la reducción de la deuda.

Impuestos después de partidas excepcionales

La carga fiscal del semestre finalizado el 30 de junio de 2017 es de 139 millones de euros (2016: carga de 134 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 20% (2016: 20%).

Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales

El beneficio después de impuestos del semestre finalizado el 30 de junio de 2017 fue de 567 millones de euros (2016: 554 millones de euros).

Tipos de cambio

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways y Avios desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el semestre, el impacto neto de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones fue desfavorable en 71 millones de euros, con un descenso de los ingresos de 734 millones de euros y un descenso de los costes de 663 millones de euros.

Desde una perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue positivo en 27 millones de euros en el periodo, ya que incrementó los ingresos en 398 millones de euros y los costes en 371 millones de euros.

En resumen, durante el periodo la devaluación de la libra esterlina frente al euro se compensó parcialmente con la revalorización del dólar frente al euro y la libra esterlina. El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo fue adverso en 44 millones de euros.

Efectivo

La posición de efectivo del Grupo era de 7.944 millones de euros al cierre del periodo, lo que supone un incremento de 1.516 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2016. La posición de efectivo de British Airways era de 3.708 millones de euros, la de Iberia de 1.317 millones de euros, la de Aer Lingus de 1.158 millones de euros, la de Vueling de 906 millones de euros y la de la sociedad matriz y las restantes sociedades del Grupo de 855 millones de euros.

Comparado con el 31 de diciembre de 2016, la deuda neta ajustada del Grupo se redujo en 1.135 millones de euros hasta 7.024 millones de euros, y el ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 puntos. El apalancamiento ajustado mejoró un punto.