

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 29 de julio 2016, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2016.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del segundo trimestre fue de 555 millones de euros antes de partidas excepcionales (2015: beneficio de las operaciones de 530 millones de euros); excluyendo Aer Lingus, fue de 487 millones de euros.
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue adverso en 148 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 10,2%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 6,2% (excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes, disminuyeron un 6,5%).
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 1,1% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 0,8% (excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes, aumentaron un 1,3%).
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre disminuyeron un 31,2%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 29,3%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del primer semestre fue de 710 millones de euros (2015: beneficio de las operaciones de 555 millones de euros), un aumento del 27,9%; excluyendo Aer Lingus, fue de 668 millones de euros.
- El efectivo se situó en 6.561 millones de euros a 30 de junio de 2016, lo que supone un aumento de 705 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2015.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó 1 punto porcentual hasta el 53% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,2 hasta 1,7 veces.

Resumen de resultados:

| | Semestre finalizado el 30 de junio | | |
|--|------------------------------------|------------------------|-----------------|
| Información financiera en millones de euros | 2016 | 2015 | Incr. / (dism.) |
| Ingresos de pasaje | 9.539 | 9.149 | 4,3 % |
| Total ingresos | 10.786 | 10.363 | 4,1 % |
| Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales | 710 | 555 | 27,9 % |
| Partidas excepcionales | 79 | - | - |
| Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales | 789 | 555 | 42,2 % |
| Beneficio después de impuestos | 554 | 332 | 66,9 % |
| Beneficio básico por acción (céntimos de €) | 26,8 | 15,8 | 11,0pts |
| Indicadores operativos | 2016 | 2015 | Incr. / (dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 142.915 | 127.243 | 12,3 % |
| Coefficiente de ocupación (%) | 80,0 | 79,3 | 0,7pts |
| Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €) | 6,67 | 7,19 | (7,2)% |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,33 | 5,32 | 0,0 % |
| Millones de euros | A 30 junio 2016 | A 31 diciembre de 2015 | Incr. / (dism.) |
| Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo | 6.561 | 5.856 | 12,0% |
| Deuda neta ajustada ⁽¹⁾ | 7.889 | 8.510 | (7,3)% |
| Deuda neta ajustada / EBITDAR | 1,7 | 1,9 | (0,2) |
| Apalancamiento financiero ajustado ⁽²⁾ | 53% | 54% | (1pto) |

⁽¹⁾La deuda neta ajustada se define como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados de los cuatro trimestres anteriores.

⁽²⁾El apalancamiento financiero ajustado se define como la deuda neta ajustada, dividida entre la deuda neta ajustada y el patrimonio neto ajustado.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Hemos registrado un sólido rendimiento en el segundo trimestre con un beneficio de las operaciones de 555 millones de euros antes de partidas excepcionales, superando así los 530 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Excluyendo Aer Lingus, el beneficio fue de 487 millones de euros.”

“Este trimestre, nuestros resultados sufrieron un impacto negativo del tipo de cambio de 148 millones de euros, debido principalmente a la depreciación de la libra esterlina. Nuestras aerolíneas se vieron afectadas por numerosos factores externos, como los atentados terroristas, la incertidumbre en torno al referéndum en el Reino Unido sobre la UE y la situación política en España, además de una mayor debilidad en las economías latinoamericanas. Esto conllevó a un entorno operativo más débil de lo previsto, especialmente en el mes de junio. Además, las operaciones de las aerolíneas sufrieron alteraciones considerables

a causa de las 22 huelgas de controladores de tráfico aéreo registradas en Europa en lo que llevamos de año. Esto ha impactado nuestros ingresos de pasaje.”

“Nuestros costes unitarios excluido el combustible descendieron un 1,1%, pero crecieron un 0,8% a tipos de cambios constantes, siguiendo las importantes reducciones de costes conseguidas el ejercicio pasado.”

“A pesar de que la mayor parte de nuestra inversión prevista para este año se llevó a cabo en el primer semestre, el saldo de efectivo superó en 705 millones de euros la cifra de finales de 2015.”

“En el primer semestre, registramos un beneficio de las operaciones de 710 millones de euros antes de partidas excepcionales, frente a los 555 millones de euros del mismo periodo de 2015. Excluyendo Aer Lingus, el beneficio fue de 668 millones de euros”.

Perspectivas de negocio:

Hemos continuado experimentando un entorno operativo más débil en nuestro negocio con origen en las ventas en Reino Unido, que representan alrededor de una tercera parte de los ingresos totales. Además, la debilidad que sigue mostrando la libra esterlina reducirá los beneficios al convertir el resultado en libras esterlinas a euros, en el que tradicionalmente es el periodo más rentable del año.

Adicionalmente, al igual que otras aerolíneas europeas, nuestras operaciones en Europa han sufrido recientemente considerables alteraciones a causa del mal tiempo, y de las huelgas de controladores aéreos, que han provocado la cancelación de más de mil vuelos. A consecuencia de ello, prevemos unos costes por incidencias de al menos 80 millones de euros en el segundo semestre, junto con el consecuente riesgo adicional de dilución de los ingresos. Esto afectará más a Vueling que al resto de compañías operadoras, ya que han sido las operaciones de corto radio las que han tenido que soportar el grueso de estas incidencias.

Seguimos reforzando nuestro modelo consolidado de control de costes y gestión de la capacidad. Las iniciativas de reducción del gasto que actualmente se encuentran en fase de planificación tendrán un efecto beneficioso sobre nuestros resultados sobretodo a partir de 2017. Sin embargo, también esperamos descensos de los costes unitarios subyacentes (excluido el combustible), a tipos de cambio constantes, de en torno al 1% en 2016 (sin cambios frente a nuestras previsiones anteriores). A esto hay que sumarle una reducción muy significativa de los costes de combustible a medida que liquidamos nuestras coberturas históricas. Hemos reducido nuestro crecimiento previsto de capacidad para el segundo semestre del ejercicio y estamos revisando el crecimiento de capacidad y las inversiones de cara a 2017.

Aunque todavía la visibilidad de las tendencias de los ingresos en el cuarto trimestre sigue siendo baja, ya tenemos reservas correspondientes al 74% de nuestros ingresos previstos en el tercer trimestre. Basándonos en los niveles actuales de los precios del combustible y los tipos de cambio, y a tenor de la mejor visibilidad de los ahorros de costes en el segundo semestre, esperamos un crecimiento porcentual de nuestro beneficio de las operaciones (antes de partidas excepcionales) en el rango bajo de los incrementos de doble dígito.

Esperamos que el flujo de caja libre para el accionista para el conjunto del ejercicio se sitúe dentro de nuestro rango a largo plazo, es decir, de entre 1.500 y 2.500 millones de euros. Esto permite disponer de un elevado grado de cobertura para los dividendos regulares ordinarios previstos.

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, (responsable de la publicación de este anuncio).

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 2015; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

Relaciones con Inversores IAG
2 World Business Centre Heathrow
Newall Road, London Heathrow Airport
HOUNSLOW TW6 2SF

Tfno.: +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 2016 | Partidas excepcionales | Total 2016 | Total 2015 ⁽¹⁾ | Incr./ (dism.) |
|--|---|---------------------------|---------------|------------------------------|-------------------|
| Ingresos de pasaje | 9.539 | | 9.539 | 9.149 | 4,3 % |
| Ingresos de carga | 503 | | 503 | 540 | (6,9)% |
| Otros ingresos | 744 | | 744 | 674 | 10,4 % |
| Total ingresos | 10.786 | | 10.786 | 10.363 | 4,1 % |
| Gastos de personal | 2.467 | (51) | 2.416 | 2.328 | 6,0 % |
| Gastos de combustible y derechos de emisión | 2.465 | (28) | 2.437 | 3.033 | (18,7)% |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 1.297 | | 1.297 | 1.161 | 11,7 % |
| Tasas de aterrizaje y de navegación | 1.044 | | 1.044 | 827 | 26,2 % |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota | 811 | | 811 | 700 | 15,9 % |
| Propiedad, TI y otros gastos | 442 | | 442 | 366 | 20,8 % |
| Gastos comerciales | 489 | | 489 | 459 | 6,5 % |
| Depreciación, amortización y deterioro | 658 | | 658 | 620 | 6,1 % |
| Gastos de arrendamiento operativo de flota | 337 | | 337 | 305 | 10,5 % |
| Diferencias de tipo de cambio | 66 | | 66 | 9 | 633,3 % |
| Gastos totales de las operaciones | 10.076 | (79) | 9.997 | 9.808 | 2,7 % |
| Beneficio de las operaciones | 710 | 79 | 789 | 555 | 27,9 % |
| Gastos no operativos netos | (101) | | (101) | (143) | (29,4)% |
| Beneficio antes de impuestos | 609 | 79 | 688 | 412 | 47,8 % |
| Impuestos | (120) | (14) | (134) | (80) | 50,0 % |
| Beneficio después de impuestos del periodo | 489 | 65 | 554 | 332 | 47,3 % |

| Indicadores operativos | 2016 ⁽²⁾ | 2015 | Incr./ (dism.) |
|---|---------------------|---------|-------------------|
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 142.915 | 127.243 | 12,3 % |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones) | 114.295 | 100.875 | 13,3 % |
| Coefficiente de ocupación (%) | 80,0 | 79,3 | 0,7pts |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones) | 2.654 | 2.607 | 1,8 % |
| Cifras de pasajeros (miles) | 46.676 | 38.638 | 20,8 % |
| Toneladas de carga transportadas (miles) | 375 | 432 | (13,1)% |
| Despegues | 338.804 | 288.135 | 17,6 % |
| Horas bloque (horas) | 986.914 | 860.439 | 14,7 % |
| Plantilla media equivalente | 63.032 | 58.958 | 6,9% |
| Aviones en servicio | 541 | 472 | 14,6 % |
| Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €) | 8,35 | 9,07 | (8,0)% |
| Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €) | 6,67 | 7,19 | (7,2)% |
| Ingreso de carga / TKT (céntimos de €) | 18,95 | 20,71 | (8,5)% |
| Coste de combustible / AKO (céntimos de €) | 1,72 | 2,38 | (27,6)% |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,33 | 5,32 | 0,0 % |
| Coste total / AKO (céntimos de €) | 7,05 | 7,71 | (8,5)% |

⁽¹⁾ La cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual. Véase la nota 1 para más detalles.

⁽²⁾ 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 2016 | Partidas excepcionales | Total 2016 | Total 2015 ⁽¹⁾ | Incr./ (dism.) |
|--|---|---------------------------|---------------|------------------------------|-------------------|
| Ingresos de pasaje | 5.074 | | 5.074 | 5.013 | 1,2 % |
| Ingresos de carga | 241 | | 241 | 274 | (12,0)% |
| Otros ingresos | 393 | | 393 | 369 | 6,5 % |
| Total ingresos | 5.708 | | 5.708 | 5.656 | 0,9 % |
| Gastos de personal | 1.241 | (51) | 1.190 | 1.204 | 3,1 % |
| Gastos de combustible y derechos de emisión | 1.274 | (15) | 1.259 | 1.644 | (22,5)% |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 690 | | 690 | 610 | 13,1 % |
| Tasas de aterrizaje y de navegación | 570 | | 570 | 465 | 22,6 % |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota | 407 | | 407 | 366 | 11,2 % |
| Propiedad, TI y otros gastos | 218 | | 218 | 167 | 30,5 % |
| Gastos comerciales | 237 | | 237 | 232 | 2,2 % |
| Depreciación, amortización y deterioro | 320 | | 320 | 314 | 1,9 % |
| Gastos de arrendamiento operativo de flota | 149 | | 149 | 161 | (7,5)% |
| Diferencias de tipo de cambio | 47 | | 47 | (37) | (227,0)% |
| Gastos totales de las operaciones | 5.153 | (66) | 5.087 | 5.126 | 0,5 % |
| Beneficio de las operaciones | 555 | 66 | 621 | 530 | 4,7 % |
| Gastos no operativos netos | (57) | | (57) | (81) | (29,6)% |
| Beneficio antes de impuestos | 498 | 66 | 564 | 449 | 10,9 % |
| Impuestos | (102) | (12) | (114) | (91) | 12,1 % |
| Beneficio después de impuestos del periodo | 396 | 54 | 450 | 358 | 10,6 % |

| Indicadores operativos | 2016 ⁽²⁾ | 2015 | Incr./ (dism.) |
|---|---------------------|---------|-------------------|
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 76.764 | 68.138 | 12,7 % |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones) | 62.073 | 54.977 | 12,9 % |
| Coefficiente de ocupación (%) | 80,9 | 80,7 | 0,2pts |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones) | 1.334 | 1.293 | 3,2 % |
| Cifras de pasajeros (miles) | 26.307 | 21.960 | 19,8 % |
| Toneladas de carga transportadas (miles) | 171 | 214 | (20,4)% |
| Despegues | 186.741 | 159.505 | 17,1 % |
| Horas bloque (horas) | 536.786 | 468.935 | 14,5 % |
| Plantilla media equivalente | 64.323 | 59.859 | 7,5% |
| Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €) | 8,17 | 9,12 | (10,4)% |
| Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €) | 6,61 | 7,36 | (10,2)% |
| Ingreso de carga / TKT (céntimos de €) | 18,06 | 21,19 | (14,8)% |
| Coste de combustible / AKO (céntimos de €) | 1,66 | 2,41 | (31,2)% |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,05 | 5,11 | (1,1)% |
| Coste total / AKO (céntimos de €) | 6,71 | 7,52 | (10,8)% |

⁽¹⁾ La cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual.

⁽²⁾ 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 2016 fue de 710 millones de euros antes de partidas excepcionales, una mejora de 155 millones de euros con respecto al año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 631 millones de euros antes de partidas excepcionales (2015: 488 millones de euros); Iberia registró unas pérdidas de 6 millones de euros (2015: pérdidas de 18 millones de euros); Aer Lingus registró un beneficio de 42 millones de euros y Vueling registró unas pérdidas de 54 millones de euros (2015: pérdidas de 5 millones de euros).

Entorno operativo y de mercado

En el primer semestre de 2016, los resultados del Grupo se vieron afectados negativamente por los ataques terroristas, el referéndum británico para salir de la UE, interrupciones operativas, incluyendo las huelgas de los controladores aéreos, y la evolución negativa de los tipos de cambio (incluida la devaluación del naira), aunque estos factores se compensaron parcialmente con el descenso de los precios del petróleo.

IAG sigue siendo sensible a las condiciones económicas de los mercados en los que opera. El deterioro de uno de sus mercados domésticos o de la economía mundial podría tener un impacto sustancial en nuestra posición financiera, mientras que los movimientos de los tipos de cambio y los tipos de interés generan volatilidad. Como se indica en nuestro Informe y cuentas anuales de 2015, el riesgo de incertidumbre económica en el Reino Unido podría prolongarse a largo plazo tras el voto del país a favor de salir de la UE.

El referéndum británico sobre la permanencia o salida de la UE provocó incertidumbre económica durante todo el periodo, y especialmente en el segundo trimestre. El Grupo se enfrentó a condiciones de mercado difíciles en junio en las fechas anteriores y posteriores al referéndum, especialmente en nuestras cabinas premium. Estas difíciles condiciones de mercado, junto con el impacto de los tipos de cambio, han afectado a los beneficios del Grupo para el segundo trimestre.

El referéndum británico también generó volatilidad en los mercados de divisas. El debilitamiento de la libra esterlina afectó a la conversión de las cifras de las filiales del Grupo que operan en libras esterlinas y redujo los beneficios, el activo neto y otras reservas del Grupo. Aunque el beneficio previsto del Grupo para 2016 se ha reducido, esta reducción no ha afectado al valor contable del inmovilizado inmaterial ni del fondo de comercio. El recorte de los tipos de interés elevó las obligaciones de British Airways relativas a la contabilidad de las pensiones de empleados y redujo la partida de Otras reservas. Las sensibilidades relacionadas con nuestros planes de pensiones se recogen en la nota 32 del Informe y cuentas anuales de 2015, y el impacto de los cambios en los supuestos para el semestre finalizado el 30 de junio de 2016 se incluyen en la nota 17.

Tras la decisión del Reino Unido de abandonar la UE, no se ha producido ningún cambio regulatorio que afecte a la capacidad del Grupo para desarrollar su negocio de forma eficaz o a su estructura regulatoria. La regulación de la industria aérea cubre muchas de nuestras actividades, incluidos derechos de vuelo de las rutas, derechos de aterrizaje en aeropuertos, impuestos de salida, seguridad y controles medioambientales. Impuestos excesivos o una mayor regulación pueden afectar a nuestros resultados operativos y financieros. Los términos de la salida del Reino Unido de la UE están sujetos a negociación. En el momento actual, no creemos que este hecho tenga un impacto significativo en nuestro negocio, como indicamos en nuestro Informe y cuentas anuales de 2015.

A lo largo del período, el Grupo ha sufrido interrupciones en la red debido a las huelgas de controladores aéreos. Aunque la administración tiene planes para mitigar estos riesgos en la medida de lo posible, se ha producido un impacto en nuestra rentabilidad.

Para más información sobre nuestra exposición económica, consulte la sección *Tipos de cambio, derivados y combustible*.

Principales riesgos e incertidumbres

Hemos seguido manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. El impacto del referéndum británico se ha estudiado dentro de la evaluación general de riesgos del Grupo, cuyos efectos se exponen más arriba. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 47 a 54 del Informe y cuentas anuales a 31 de diciembre de 2015, siguen siendo relevantes para los próximos seis meses del año.

Bases de presentación

Los resultados del Grupo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2016 incluyen las operaciones de Aer Lingus. Aer Lingus fue adquirida el 18 de agosto de 2015; por lo tanto, los resultados del Grupo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015 no incluyen Aer Lingus.

En 2016, el Grupo revisó y modificó la presentación de las partidas individuales en la cuenta de resultados consolidada para reflejar mejor la naturaleza de las transacciones subyacentes y mejorar la comparabilidad entre los periodos. Para más información, consulte la nota 1.

Capacidad

IAG incrementó su capacidad (asientos por kilómetro ofertados o AKO un 12,3% en los seis primeros meses del año y el volumen de tráfico creció un 13,3%, lo que elevó el coeficiente de ocupación hasta el 80,0%. Excluyendo Aer Lingus, la capacidad aumentó un 3,9%. Iberia y Vueling mantuvieron sus patrones de crecimiento, mientras que el aumento de la capacidad de British Airways responde a cambios en su red y sus aviones.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 4,3% comparados con el periodo anterior; excluyendo Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, los ingresos de pasaje descendieron un 2,2%. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 5,5% a tipos de cambio constantes debido a la reducción del *yield* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados), un efecto compensado parcialmente por el aumento de los volúmenes. El *yield* descendió en British Airways e Iberia, debido a la presión sobre las tarifas en las rutas sensibles al petróleo, la caída de la demanda a consecuencia de la incertidumbre derivada del referéndum británico y la depreciación de las monedas de Latinoamérica, África y Oriente Medio, todo ello agravado por el impacto de los ataques terroristas. La evolución de los ingresos de pasaje de Vueling se vio afectada negativamente por los atentados terroristas y las perturbaciones operativas incluyendo huelgas de controladores aéreos. La evolución de los ingresos de pasaje de Aer Lingus ha sido sólida desde la adquisición, especialmente en las rutas del Atlántico Norte. El Grupo mantuvo los volúmenes en el primer semestre de 2016, con un aumento en el coeficiente de ocupación de 0,7 puntos.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 6,9%; excluyendo Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, cayeron un 10,7%. El *yield* de carga se redujo debido a un desajuste en la capacidad comercial del mercado y al hecho de tener una base comparativa elevada, ya que el primer trimestre de año anterior se vio beneficiado por la huelga portuaria en EEUU. El volumen de carga permaneció prácticamente al mismo nivel excluyendo Aer Lingus, y subió ligeramente incluyendo Aer Lingus.

La partida de Otros ingresos se incrementó un 10,4%; excluyendo el efecto positivo de los tipos de cambio y Aer Lingus, aumentó un 12,0%. El Grupo registró un mayor nivel de actividad en BA Holidays y en los negocios de mantenimiento y handling a terceros de Iberia. También se registró un aumento en los ingresos de Avios durante el periodo.

Gastos

Los gastos de personal aumentaron un 6,0%; excluyendo Aer Lingus y el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 1,6%. En base unitaria mejoraron un 3,3% a tipos de cambio constantes, registrándose ahorros por iniciativas relacionadas con la plantilla y por el descenso del salario variable, compensados parcialmente por los incentivos salariales y el gasto en formación de las tripulaciones. El número medio de empleados aumentó un 6,9% en el conjunto del Grupo, debido principalmente a la integración de Aer Lingus. La productividad aumentó un 3,6% (5,1% incluyendo Aer Lingus), registrándose mejoras en British Airways, Iberia y Aer Lingus.

Los gastos de combustible disminuyeron un 18,7%; con un descenso de los costes unitarios a tipos de cambio constantes del 29,8%. Los gastos de combustible se beneficiaron del descenso de los precios medios del combustible, después de coberturas, y las eficiencias obtenidas con la introducción de nuevos aviones y la mejora de procedimientos.

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación crecieron un 11,7%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y Aer Lingus, aumentaron un 8,2%. Este aumento se debe al mayor volumen de indemnizaciones y reclamaciones por pérdidas de equipaje relacionadas con interrupciones del servicio, debido en parte a la huelga de controladores aéreos en Francia. Además, los gastos del Grupo aumentaron por el incremento de la actividad relacionada con los ingresos. El negocio de pasaje transportó un 8,3% más de pasajeros (un 20,8% incluyendo Aer Lingus), mientras que los servicios de handling a terceros de Iberia crecieron y las ventas de BA Holidays aumentaron.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 26,2%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y Aer Lingus, crecieron un 8,3%. Este incremento refleja el aumento más alto de los cargos por sobrevuelos y de los volúmenes, con un crecimiento de los AKO del 3,9% y un aumento de los segmentos volados del 1,0%. Además, el periodo del año anterior se benefició de unas recuperaciones no recurrentes.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 15,9%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y Aer Lingus, aumentaron un 6,3%. Estos incrementos se deben al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros de Iberia, al mayor número de horas de vuelo y a los precios; estos efectos se compensaron parcialmente con la renegociación de los contratos con fabricantes de motores en 2015.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos aumentaron un 20,8%; en base subyacente, aumentaron un 10,1%. Los costes de arrendamientos de inmuebles crecieron tras la firma de un nuevo contrato para la terminal 7 en el aeropuerto JFK y tras la pérdida de ingresos por alquileres a terceros.

Los gastos de venta se incrementaron un 6,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y Aer Lingus, no registraron variaciones significativas. El incremento del volumen se compensó con ahorros en los precios y a través de otras iniciativas de gestión.

Los gastos de propiedad aumentaron un 7,6%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio y Aer Lingus, no registraron variaciones. Los gastos de propiedad crecieron a causa de la amortización acelerada de los Airbus A340-300 de Iberia, que comenzó en el segundo semestre de 2015, mientras que Vueling cuenta con 13 aviones más que en el mismo periodo del año anterior. Los gastos de propiedad se beneficiaron del descenso del cargo neto relacionado con la renovación de la flota de British Airways (Boeing 787s y Airbus A380s) y de una sentencia judicial favorable en un pleito fiscal en Iberia que se tradujo en la reversión de una provisión por importe de 30 millones de euros.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible crecieron un 0,7%; excluyendo Aer Lingus y ajustados por BA Holidays, no registraron variaciones. Se consiguieron mejoras en todas las aerolíneas, con la excepción de Vueling. Los costes unitarios excluido el combustible de Vueling se vieron afectados negativamente por la reversión de una provisión de mantenimiento en la base, el aumento de las indemnizaciones por incidencias y los mayores gastos de personal, con un aumento en la plantilla del 22,5%.

Partidas excepcionales

El Grupo realizó cambios en el plan post-empleo de prestaciones médicas de EEUU durante el año 2016 para poner en consonancia el nivel de las prestaciones con las tendencias nacionales en EEUU. Estos cambios se han traducido en el reconocimiento de un beneficio excepcional en los costes de personal por valor de 51 millones de euros durante el año, y un cargo fiscal relacionado de 10 millones de euros.

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 de Antes de partidas excepcionales. En cuanto a los gastos de combustible y derechos de emisión, se reconoció un crédito en la columna de Partidas excepcionales que revertió el impacto de la liquidación de las coberturas de flujos de caja.

Partidas no operativas

Los costes no operativos netos se situaron en 101 millones de euros en el semestre, frente a los 143 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Los cargos netos por conversión de moneda extranjera sobre provisiones a largo plazo se redujeron en 25 millones de euros, con una menor volatilidad en el cambio euro-dólar estadounidense que el año pasado. Las ganancias de financiación netas correspondientes a pensiones mejoraron en 14 millones de euros, con una compensación equivalente en los gastos de financiación netos.

Impuestos

El cargo fiscal del semestre finalizado el 30 de junio de 2016 es de 134 millones de euros después de partidas excepcionales (2015: cargo de 80 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 20%.

Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales

El beneficio después de impuestos del semestre finalizado el 30 de junio de 2016 fue de 554 millones de euros (2015: 332 millones de euros).

Tipos de cambio, derivados y coberturas

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2016, el tipo de cambio medio de la libra esterlina cayó frente al dólar estadounidense y al euro, mientras que el euro se depreció frente al dólar estadounidense, con un impacto neto negativo sobre el beneficio de las operaciones de 210 millones de euros.

Efecto de los tipos de cambio en las transacciones

Desde la perspectiva de las transacciones, 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 Grupo genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible realizadas en dólares estadounidenses generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para las exposiciones de sus transacciones; la nota 26 del Informe y cuentas anuales de IAG de 2015 detalla el enfoque del Grupo en materia de gestión de riesgos financieros.

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2016, el efecto transaccional de los tipos de cambio en el Grupo fue favorable en 134 millones de euros en los ingresos y desfavorable en 312 millones de euros en los costes, incluyendo un cargo de 22 millones de euros por la devaluación del naira. El impacto adverso neto sobre las transacciones fue de 178 millones de euros, debido a la fortaleza del dólar estadounidense.

A 30 de junio de 2016, la exposición neta del Grupo en dólares estadounidenses de los flujos de caja (excluyendo la inversión de inmovilizado) era de alrededor de 1.900 millones de dólares estadounidenses para el resto del año; de esta cifra, el 75% estaba cubierta; para el periodo de doce meses hasta el 31 de diciembre de 2017, la exposición es de alrededor de 2.400 millones de dólares estadounidenses, con un 49% cubierto.

La exposición residual a la libra esterlina de las filiales del Grupo que utilizan el euro como moneda funcional (Aer Lingus, Iberia y Vueling) era inferior a 40 millones de libras esterlinas, y el excedente neto en euros de British Airways era de aproximadamente 150 millones de euros.

Efecto de la conversión de monedas

Los resultados de IAG también 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 finalizado el 30 de junio de 2016, el Grupo consiguió todo (2015: todo) su beneficio de las operaciones en libras esterlinas. En el ejercicio 2015, el 82% del beneficio de las operaciones del Grupo era en libras esterlinas.

En el semestre, el impacto neto de los tipos de cambios sobre el beneficio de las operaciones fue desfavorable en 32 millones de euros, con un descenso de los ingresos de 321 millones de euros y un descenso de los costes de 289 millones de euros.

Combustible

Durante el periodo, los precios del petróleo mantuvieron una tendencia alcista, pero registraron un descenso significativo frente al año anterior. A 30 de junio de 2016, el porcentaje de los precios del combustible con coberturas ascendía a un promedio del 74% para el resto del año, y del 43% para el periodo de doce meses hasta el 31 de diciembre de 2017.

Efectivo

La posición de efectivo del Grupo era de 6.561 millones de euros, lo que supone un incremento de 705 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2015, con un efecto cambiario adverso de 501 millones de euros. La posición de efectivo de British Airways era de 2.961 millones de euros, la de Iberia de 1.178 millones de euros, la de Aer Lingus de 1.030 millones de euros, la de Vueling de 750 millones de euros y la de la sociedad matriz y las restantes sociedades del Grupo de 642 millones de euros.

Comparado con el 31 de diciembre de 2015, la deuda neta ajustada del Grupo se redujo en 621 millones de euros hasta 7.889 millones de euros, y el ratio de deuda neta ajustada / EBITDAR mejoró 0,2 puntos hasta 1,7 veces. El apalancamiento financiero ajustado mejoró un punto porcentual hasta el 53%.