

Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 24 de febrero de 2017, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016,

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 620 millones de euros antes de partidas excepcionales (2015: 530 millones de euros).
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue adverso en 88 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 12,7%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 4,3%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 8,8% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 0,8%.
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre disminuyeron un 26,6%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 21,0%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio fue de 2.535 millones de euros (2015: 2.335 millones de euros), un aumento del 8,6%.
- El efecto cambiario neto del ejercicio fue adverso en 460 millones de euros.
- Los ingresos del ejercicio disminuyeron un 1,3% hasta 22.567 millones de euros y los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio disminuyeron un 5,4% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible del ejercicio disminuyeron un 26,8% antes de partidas excepcionales, un 25,8% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del ejercicio antes de partidas excepcionales disminuyeron un 4,1%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 0,5%.
- El efectivo se situó en 6.428 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, lo que supone un aumento de 572 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2015.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,1 hasta 1,8 veces.
- El beneficio después de impuestos se situó en 1.952 millones de euros, lo que supone un aumento del 28,8% y el beneficio diluido por acción aumentó un 25,7%.

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2016	2015	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	19.924	20.330	(2,0)%
Total ingresos	22.567	22.858	(1,3)%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.535	2.335	8,6 %
Partidas excepcionales	(51)	(17)	200,0 %
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.484	2.318	7,2 %
Beneficio después de impuestos	1.952	1.516	28,8 %
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	88,5	70,4	25,7 %
Dividendo complementario por acción (céntimos de €) ¹	23,5	20,0	17,5 %

Indicadores operativos	31 de diciembre		
	2016	2015	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	298.431	272.702	9,4 %
Coeficiente de ocupación (%)	81,6	81,4	0,2pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,68	7,46	(10,4)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,08	5,30	(4,1)%

	31 de diciembre		
	2016	2015	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	6.428	5.856	9,8 %
Deuda neta ajustada ²	8.159	8.510	(4,1)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR ²	1,8	1,9	(0,1pts)
Apalancamiento financiero ajustado ²	51%	54%	(3pts)

1 2016 incluye un dividendo complementario propuesto de 12,5 céntimos de euro por acción, previa aprobación en la Junta General Ordinaria.

2 Véase la definición en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

"En el trimestre, obtuvimos un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 620 millones de euros, por encima del beneficio de las operaciones de 530 millones de euros del año pasado, con una mejora en nuestra tendencia subyacente de ingresos de pasaje.

"Han sido unos buenos resultados en un entorno difícil, con un beneficio de las operaciones para todo el año de 2.535 millones de euros antes de partidas excepcionales, lo que representa una subida del 8,6% con respecto al año pasado.

"Nuestro rendimiento se vio afectado por un efecto cambiario adverso de 460 millones de euros. Esto fue debido, en concreto, a la devaluación de la libra esterlina tras el referéndum británico. Sin embargo, a pesar de esto, hemos realizado avances positivos y hemos aprovechado los logros de nuestros primeros cinco años.

"En 2016 hemos llevado a más de 100 millones de pasajeros, el doble del número que British Airways e Iberia llevaron en 2010, un año antes de que se fundó IAG.

"Estamos comprometidos en proporcionar un dividendo sostenible para nuestros accionistas y nos complace informarles que el Consejo va a proponer un dividendo final para los accionistas de 12,5 céntimos de euro por acción, lo que se traduce en un dividendo anual de 23,5 céntimos de euro, previa aprobación de los accionistas en nuestra Junta General Ordinaria de junio.

"Hoy también les informamos de que a lo largo de 2017 tenemos la intención de llevar a cabo una recompra de acciones de 500 millones de euros que se podría implementar a través de uno o más programas de recompra de acciones. Tenemos una gran confianza en las perspectivas de futuro de IAG y vamos a incrementar la rentabilidad de efectivo a nuestros accionistas."

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera generar una mejora en el beneficio de las operaciones frente al año anterior.

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
Waterside (HAA2)
PO Box 365
Harmondsworth
Middlesex
UB7 0GB

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

Cuenta de resultados consolidada

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015 ¹	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	19.924		19.924	20.330		20.330	(2,0)%
Ingresos de carga	1.022		1.022	1.094		1.094	(6,6)%
Otros ingresos	1.621		1.621	1.434		1.434	13,0 %
Total ingresos	22.567		22.567	22.858		22.858	(1,3)%
Gastos de personal	4.731	93	4.824	4.905		4.905	(3,5)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.873	(42)	4.831	6.082	(51)	6.031	(19,9)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.664		2.664	2.571		2.571	3,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.151		2.151	1.882		1.882	14,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.701		1.701	1.395		1.395	21,9 %
Propiedad, TI y otros gastos	870		870	765	68	833	13,7 %
Gastos comerciales	896		896	912		912	(1,8)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.287		1.287	1.307		1.307	(1,5)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	759		759	659		659	15,2 %
Diferencias de tipo de cambio	100		100	45		45	122,2 %
Gastos totales de las operaciones	20.032	51	20.083	20.523	17	20.540	(2,4)%
Beneficio de las operaciones	2.535	(51)	2.484	2.335	(17)	2.318	8,6 %
Gastos no operativos netos	(122)		(122)	(517)		(517)	(76,4)%
Beneficio antes de impuestos	2.413	(51)	2.362	1.818	(17)	1.801	32,7 %
Impuestos	(423)	13	(410)	(279)	(6)	(285)	51,6 %
Beneficio después de impuestos del ejercicio	1.990	(38)	1.952	1.539	(23)	1.516	29,3 %

Indicadores operativos	2016 ²	2015 ²	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	298.431	272.702	9,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	243.474	221.996	9,7 %
Coeficiente de ocupación (%)	81,6	81,4	0,2pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.454	5.293	3,0 %
Cifras de pasajeros (miles)	100.675	88.333	14,0 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	849	874	(2,9)%
Despegues	708.615	660.438	7,3 %
Horas bloque (horas)	2.067.980	1.867.905	10,7 %
Plantilla media equivalente	63.387	60.862	4,1 %
Aviones en servicio	548	529	3,6 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,18	9,16	(10,6)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,68	7,46	(10,4)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,74	20,67	(9,3)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,63	2,23	(26,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,08	5,30	(4,1)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,71	7,53	(10,8)%

1 La cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual. Véase la nota 2 para más detalles.

2 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

Cuenta de resultados consolidada

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de	Partidas	Total	Antes de	Partidas	Total	Incr. /
	excepcionales			excepcionales			
	2016	excepcionales	2016	2015	excepcionales	2015 ¹	(dism.)
Ingresos de pasaje	4.579		4.579	5.045		5.045	(9,2)%
Ingresos de carga	279		279	296		296	(5,7)%
Otros ingresos	437		437	398		398	9,8 %
Total ingresos	5.295		5.295	5.739		5.739	(7,7)%
Gastos de personal	1.075	82	1.157	1.306		1.306	(17,7)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.091	(4)	1.087	1.429	(27)	1.402	(23,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	653		653	701		701	(6,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	488		488	495		495	(1,4)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	443		443	306		306	44,8 %
Propiedad, TI y otros gastos	198		198	209	6	215	(5,3)%
Gastos comerciales	185		185	216		216	(14,4)%
Depreciación, amortización y deterioro	316		316	370		370	(14,6)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	222		222	178		178	24,7 %
Diferencias de tipo de cambio	4		4	(1)		(1)	(500,0)%
Gastos totales de las operaciones	4.675	78	4.753	5.209	(21)	5.188	(10,3)%
Beneficio de las operaciones	620	(78)	542	530	21	551	17,0 %
Gastos no operativos netos	12		12	(268)		(268)	(104,5)%
Beneficio antes de impuestos	632	(78)	554	262	21	283	141,2 %
Impuestos	(101)	15	(86)	62	(9)	53	(262,9)%
Beneficio después de impuestos del ejercicio	531	(63)	468	324	12	336	63,9 %

Indicadores operativos	2016 ²	2015 ²	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	72.075	69.321	4,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	57.748	55.849	3,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,1	80,6	(0,5pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.468	1.422	3,2 %
Cifras de pasajeros (miles)	23.150	22.131	4,6 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	306	236	29,6 %
Despegues	163.904	166.701	(1,7)%
Horas bloque (horas)	489.388	472.624	3,5 %
Plantilla media equivalente	64.093	63.496	0,9 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,93	9,03	(12,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,35	7,28	(12,7)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,01	20,82	(8,7)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,51	2,06	(26,6)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,97	5,45	(8,8)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,49	7,51	(13,7)%

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

Datos de IATA sobre el crecimiento

La industria del transporte aéreo vivió otro buen año y registró un aumento en la demanda. Se observó una tendencia alcista en la última parte del año tras las dificultades vividas durante los seis primeros meses, marcados por los ataques terroristas y la inestabilidad política. Las tarifas medias descendieron gracias al abaratamiento del combustible.

La capacidad total aumentó un 6,2% y las regiones con crecimientos más fuertes fueron Oriente Medio, Europa, África y Asia, registrándose un descenso de los coeficientes de ocupación en Oriente Medio. Norteamérica tuvo el coeficiente de ocupación más alto, aunque este descendió 0,4 puntos. El coeficiente de ocupación total mejoró 0,1 puntos hasta el 80,5%.

Datos de IATA sobre el crecimiento

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016	Capacidad AKO	Coefficiente de ocupación de pasajeros	Incr/ (dism.)
Europa	4,4%	82,4	0,2 pts
Norteamérica	3,7%	83,5	(0,4) pts
Latinoamérica	1,9%	80,8	1,3 pts
África	6,3%	68,6	0,1 pts
Oriente Medio	13,5%	74,7	(1,6) pts
Asia-Pacífico	8,1%	79,7	0,8 pts
Mercado total	6,2%	80,5	0,1

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

Capacidad de IAG

IAG incrementó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), un 4,3% en 2016, cifra que incluye a Aer Lingus desde el 1 de enero en el cálculo de 2015. Con la excepción de África, Oriente Medio y el Sur de Asia, la capacidad de IAG se incrementó en todas las regiones en respuesta a la expansión continua de Vueling y Aer Lingus, al restablecimiento de rutas en el marco del Plan de Futuro de Iberia y a los nuevos destinos y los aviones de mayor capacidad de British Airways.

El coeficiente de ocupación de IAG fue del 81,6%, un porcentaje superior a la media de IATA y estable con respecto al año pasado.

Segmentos de mercado

Nuestros coeficientes de ocupación en los mercados **Domésticos y Europeo** mejoraron en ambas regiones, pero siguen siendo inferiores a la media europea anunciada por IATA. El Grupo puso en marcha 74 nuevas rutas dentro de Europa, incluyendo Londres-Inverness, Madrid-Marsella, París-Venecia y Dublín-Florenia.

Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016	AKO incr./ (dism.)	Coefficiente de ocupación de pasajeros	Incr/ (dism.)
Doméstico	4,0%	81,3	3,2 pts
Europa	7,6%	79,9	0,8 pts
Norteamérica	4,6%	83,0	(1,1) pts
Latinoamérica y Caribe	1,0%	83,1	0,0 pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	(2,7%)	79,5	0,9 pts
Asia-Pacífico	11,3%	82,5	(0,7) pts
Total red	4,3%	81,6	0,2 pts

Norteamérica siguió representando el mayor porcentaje de la red de IAG, alcanzando casi el 30%, y se caracterizó por unos elevados coeficientes de ocupación, si bien estos descendieron levemente hasta el 83%. La capacidad se aumentó a través de la expansión de Aer Lingus, que incorporó tres nuevas rutas a Los Ángeles, Newark en Nueva Jersey y Hartford en Connecticut. British Airways también lanzó rutas a San José en California y a Nueva York JFK desde Londres Gatwick.

En **Latinoamérica y el Caribe**, la capacidad se mantuvo prácticamente igual. British Airways lanzó dos nuevos destinos; Lima en Perú y San José en Costa Rica, mientras que Iberia restableció sus vuelos a San Juan en Puerto Rico. El coeficiente de ocupación en esta región permaneció constante y se situó dos puntos por encima de la media del sector.

IAG redujo su capacidad en **África, Oriente Medio y Sur de Asia** debido a la caída de la demanda por los acontecimientos geopolíticos. Este año, se redujeron los vuelos a Angola, Nigeria, Marruecos, Túnez y Uganda. También se registraron descensos derivados del efecto del año completo de las reducciones aplicadas el pasado año en Entebbe, Senegal y Gambia. Se reforzó la capacidad en Sudáfrica, ya que Iberia restableció su ruta a Johannesburgo y British Airways lanzó una ruta a Ciudad del Cabo desde Londres Gatwick. El coeficiente de ocupación mejoró 0,9 puntos.

En **Asia-Pacífico**, el incremento de la capacidad se debió al efecto en el año completo de los cambios en la red y los aviones realizados por British Airways el año pasado en Kuala Lumpur, Singapur y Haneda. En 2016, Iberia abrió sus nuevas rutas a Tokio y Shanghai. Los coeficientes de ocupación aumentaron hasta el 82,5% en la región, una de las más altas dentro de la red de IAG.

Adquisiciones

En 2016, los resultados del Grupo incorporan las cifras de Aer Lingus en el ejercicio completo. Aer Lingus fue adquirida el 18 de agosto de 2015; por lo tanto, la comparativa con los resultados del Grupo en 2015 únicamente integra a Aer Lingus desde la fecha de adquisición. Los indicadores expresados en base comparable incluyen el ejercicio completo de Aer Lingus en la base comparativa de 2015.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Los movimientos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual como si hubiesen sido generados con los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro, principalmente los de British Airways y Avios, a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los resultados presentados. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente por la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. Los tipos de cambio usados por el Grupo y el efecto estimado de la conversión a euros y los tipos de cambio de las transacciones, sobre el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales se muestran a continuación. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales habría sido de 2.995 millones de euros, 460 millones de euros más que el resultado presentado por el Grupo.

El Grupo cubre sus exposiciones a transacciones, pero no el posible impacto de la conversión.

Millones de euros		Incr./ (dism.)
Ingresos declarados		
Impacto de las conversiones		(1,781)
Impacto de las transacciones		532
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos		(1,249)
Gastos operativos declarados		
Impacto de las conversiones		1,523
Impacto de las transacciones		(734)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones		789
Beneficio de las operaciones declarado		
Impacto de las conversiones		(258)
Impacto de las transacciones		(202)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones		(460)
	2016	Incr./ (dism.)
Conversión (media)		
GBP a EUR	1,23	(10,2%)
Transacción		
GBP a EUR	1,23	(10,2%)
EUR a USD	1,11	(0,9%)
GBP a USD	1,36	(11,7%)

Ingresos

Millones de euros	2016	Año sobre año	Incr./ (dism.) Por AKO a tipos de cambio constantes
Ingresos de pasaje	19.924	(2,0%)	(5,4%)
Ingresos de carga	1.022	(6,6%)	
Otros ingresos	1.621	13,0%	
Ingresos totales	22.567	(1,3%)	

Ingresos de pasaje

Según los datos presentados, los ingresos de pasaje del Grupo descendieron un 2,0%, con un efecto cambiario adverso de 5,6 puntos, mientras que la capacidad se incrementó un 9,4%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 5,4% a causa de la caída del *yield* (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), con un ligero incremento de 0,2 puntos en el coeficiente de ocupación. Incluyendo los resultados de Aer Lingus desde el 1 de enero de 2015, en base comparable, los ingresos unitarios de pasaje descendieron un 5,6%.

En el primer semestre de 2016, el *yield* descendió a causa del efecto sobre la demanda del aumento en la frecuencia de atentados terroristas (París, Bruselas y Niza) y por la presión sobre las tarifas a consecuencia de los bajos precios del combustible. El descenso de los precios del combustible incidió en las rutas relacionadas con el petróleo y estimuló el crecimiento de la capacidad en el sector, lo que debilitó la demanda en algunas áreas, sobre todo en Latinoamérica, África y Oriente Medio. La evolución de los ingresos en el Grupo fue más positiva en los mercados Domésticos y Europeo.

La debilidad económica en Latinoamérica, junto con el crecimiento de la capacidad del sector en Norteamérica, influyó en la evolución interanual de los ingresos unitarios de pasaje de Iberia y British Airways. Aer Lingus prosiguió con la expansión de sus actividades en Norteamérica a través de Dublín, aprovechando la fortaleza de su red de corto radio.

Durante el periodo de verano, los ingresos de British Airways se vieron afectados por el voto del Reino Unido a favor de abandonar la UE, que generó incertidumbre económica en las fechas previas y posteriores al referéndum. Durante el verano también se observó un mayor número de huelgas de controladores aéreos en Europa que contribuyeron a los considerables problemas operativos temporales que registró Vueling. Los resultados operativos de Vueling se recuperaron y estabilizaron en el cuarto trimestre.

En resumen, los ingresos vivieron una situación difícil en 2016 y, aunque los ingresos unitarios de pasaje cayeron con respecto al año pasado, se registró una mejoría de la tendencia hacia el final del periodo. A pesar del descenso de las tarifas, el margen operativo del Grupo mejoró gracias a los efectos beneficiosos derivados del abaratamiento del combustible.

En conjunto, el Grupo transportó más de 100 millones de pasajeros, lo que supone un aumento de 12 millones con respecto a 2015, y el coeficiente de ocupación mejoró en tres de las cuatro aerolíneas.

Ingresos de carga

El competitivo entorno comercial en el sector del transporte aéreo de carga continuó en 2016. La oferta global de las flotas de cargueros y de los aviones de pasajeros de última generación volvió a superar a la demanda de transporte general de mercancías. El volumen de carga medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) se incrementó un 3%, con un descenso del yield del 9,3% a tipos de cambio constantes. IAG Cargo siguió centrándose en el crecimiento de los productos premium y pudo incrementar su cuota de ingresos en el mercado este año a pesar de los retos a los que se enfrentó el sector. IAG Cargo también integró a Aer Lingus para ampliar su red y ofrecer nuevos productos, como su producto líder de *Constant Climate*.

Otros ingresos

Esta partida incluye el programa BA Holidays, el canje de productos de Avios y los puntos de venta de terceros, el mantenimiento y las actividades de handling. La partida de Otros ingresos aumentó un 13,0%, por el aumento de la actividad de BA Holidays y del negocio de mantenimiento a terceros de Iberia. El negocio de MRO realizó más revisiones de mantenimiento pesado en 2016 con respecto a 2015. Los ingresos de Avios aumentaron, reflejando un mayor número de puntos vendidos a socios financieros y un mayor volumen de canjes de productos.

Los ingresos totales del Grupo se redujeron un 1,3% (o un 5,8% en base comparable), lastrados por la depreciación de la libra esterlina y el descenso de los ingresos de pasaje y carga a causa de la caída del *yield*. Este efecto se compensó en parte con la mejora en la partida de Otros ingresos, que cubre los negocios del Grupo distintos del transporte aéreo.

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

Según los resultados presentados, los gastos de personal descendieron un 3,5%, 6,9 puntos a tipos de cambios constantes. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los costes de personal descendieron un 5,5%.

Los costes unitarios de personal mejoraron en British Airways e Iberia debido al descenso de la retribución variable por no haber alcanzado los objetivos de desempeño y a las iniciativas de eficiencia, lo que compensó los incrementos de los salarios. En Aer Lingus los costes unitarios de personal evolucionaron de forma positiva con respecto al año pasado, gracias a las mejoras de la productividad. Sus AKO aumentaron un 9,6% con aproximadamente la misma plantilla media equivalente (PME) que el año pasado. Algunas de las mejoras de la eficiencia se consiguieron en la base de Dublín y mediante el uso de personal estacional. En el conjunto del Grupo, la productividad también aumentó un 5,1%, con mejoras en todas las aerolíneas con la excepción de Vueling. Con respecto al año pasado, la PME de Vueling sufrió un aumento significativo, mientras que la productividad y los costes unitarios de personal también se vieron afectados por las alteraciones operativas. Esta evolución también responde al impacto de las nuevas regulaciones sobre límites de horas de vuelo de la UE, lo que ha provocado que se transfieran algunas actividades de contratistas a personal interno y el refuerzo de la plantilla actual.

La productividad total mejoró, a pesar de que el Grupo contó con un 4,1% más de empleados que el año pasado (o un 0,1% en base comparable), con una media de 63.387 trabajadores.

Gastos de personal

Millones de euros	Incr./ (dism.)	
	2016	Año sobre año
Gastos de personal	4.731	(3,5%)
		Por AKO a tipos de cambio constantes (5,5%)

Productividad

Millones de euros	Incr./ (dism.)	
	2016	Año sobre año
Productividad	4.708	5,1%
Plantilla Media Equivalente	63.387	4,1%

Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos totales de combustible del ejercicio descendieron un 19,9%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible se redujeron un 25,8% como consecuencia del descenso en los precios del combustible, netos de coberturas,

y de un menor consumo unitario. El impacto de la conversión de las transacciones sobre los costes del combustible, netos de coberturas, fue negativo en aproximadamente 6 puntos porcentuales para el Grupo, lo que refleja la mayor fortaleza del dólar estadounidense frente a la libra esterlina y el euro. El consumo unitario mejoró en torno a los 2,5 puntos porcentuales, gracias a la incorporación de aviones de última generación y a la mayor eficiencia de los procedimientos operativos.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	Incr./ (dism.)		
	2016	Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.873	(19,9%)	(25,8%)

Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 10,7%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores aumentaron un 4,8%. En 2016, crecieron las actividades no relacionadas con los AKO del Grupo, como MRO, BA Holidays y Avios, lo que aumentó los gastos asociados a proveedores, en especial los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación, y los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, con el correspondiente aumento en la partida de Otros ingresos.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	Incr./ (dism.)		
	2016	Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos asociados a proveedores:			4,8%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.664	3,6%	
Tasas de aterrizaje y navegación	2.151	14,3%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.701	21,9%	
Propiedad, TI y otros gastos	870	13,7%	
Gastos comerciales	896	(1,8%)	
Diferencias de tipos de cambio	100	122,2%	

Excluyendo los gastos adicionales relativos a las actividades no relacionadas con el transporte aéreo, los costes unitarios asociados a proveedores aumentaron un 2,8%, lo que pone de relieve una evolución dispar en las diferentes aerolíneas y categorías de costes. Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolíneas de British Airways a tipos de cambio constantes aumentaron, reflejando las reducciones puntuales registradas en mantenimiento en 2015, que no se han repetido este año, y la pérdida de alquileres a terceros. Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolíneas de Iberia a tipos de cambio constantes disminuyeron, debido a una reducción de los gastos comerciales por el descenso de las comisiones y los descuentos de los aeropuertos. Los costes unitarios asociados a proveedores de Vueling fueron adversos a causa de mayores costes de compensación a pasajeros, por las alteraciones operativas, y de los beneficios no recurrentes en el área de mantenimiento que incorporaba la base comparativa. Aer Lingus registró una evolución positiva en los costes unitarios asociados a proveedores, gracias a su crecimiento eficiente y a una serie de iniciativas de ahorro de costes.

Por categoría de gasto:

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 12,6% a tipos de cambio constantes. Este aumento se debe al incremento de la actividad de BA Holidays (en torno a 3 puntos), al aumento del 14% en los pasajeros transportados y al mayor número de reclamaciones de indemnización en la UE, que incluye el gasto relativo a las incidencias operativas de Vueling. Estos factores se contrarrestaron parcialmente con algunas mejoras, como las de los servicios de limpieza y los gastos de asistencia en tierra.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 17,7%, excluyendo los efectos cambiarios. Este aumento refleja el impacto de doce puntos de Aer Lingus, que supera su contribución de AKO, debido a una etapa media más corta. El resto de variaciones procede de horas de vuelo adicionales, con un aumento de los segmentos volados del 7,3%.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 19,2%, excluyendo los efectos cambiarios, como consecuencia del incremento de la actividad de MRO (en torno a 7 puntos). Los costes de mantenimiento aumentaron debido al volumen, con un mayor número de aviones y horas de vuelo, que subieron un 10,7%. También aumentaron por el ajuste en el reconocimiento de provisiones ligadas a la transición emprendida por el Grupo hacia contratos de mantenimiento de pago por consumo.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos crecieron un 21,7%, excluyendo los efectos cambiarios, de los cuales 5 puntos se deben al efecto anual completo de Aer Lingus. El resto del incremento refleja fundamentalmente la pérdida de ingresos por alquileres a terceros, tras la firma de un nuevo contrato para la terminal 7 del aeropuerto JFK.

Los gastos comerciales aumentaron un 2,4% excluyendo los efectos cambiarios. Se incurrió en costes adicionales derivados del mayor número de pasajeros y de iniciativas llevadas a cabo en nuevos mercados, aunque se compensaron con los menores pagos de comisiones.

La evolución global de los costes unitarios asociados a proveedores mostró una tendencia alcista, debido al mayor número de reclamaciones de indemnización y a la transición hacia contratos de mantenimiento vinculados a las horas de vuelo, unos efectos contrarrestados parcialmente por las iniciativas estructurales del Grupo destinadas a mejorar la eficiencia.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 4,1%, con 4,1 puntos de efecto cambiario adverso. En 2016, los gastos de amortización aumentaron a causa de los mayores gastos de TI, ya que se renovaron y sustituyeron sistemas totalmente amortizados, como el nuevo sistema de facturación y control de salidas de British Airways. El gasto del ejercicio también refleja un deterioro parcial en el negocio de Openskies de British Airways en Francia, el efecto en el ejercicio completo de la adquisición de Aer Lingus y la amortización acelerada de los Airbus A340-300 de Iberia en 2015. Los gastos de arrendamiento operativo aumentaron en Aer Lingus, British Airways y Vueling, aunque se contrarrestaron parcialmente con una reducción debida a una sentencia judicial favorable de un proceso fiscal en Iberia. El Grupo mantenía 32 aeronaves arrendadas más frente al mismo periodo del ejercicio anterior, en parte debido a la renovación de la flota con 13 aeronaves menos en propiedad.

Los gastos totales de explotación descendieron un 2,4% (o un 6,9% en base comparable), por el impacto negativo de la depreciación de la libra esterlina, lo que redujo nuestra base de costes en euros, por la bajada de los precios del combustible y por las iniciativas de gestión de costes. Estos efectos se contrarrestaron parcialmente con el incremento de los costes asociados a los proveedores y con el aumento de la actividad. Los costes unitarios totales descendieron un 7,3% excluyendo los efectos cambiarios.

Costes de propiedad

Millones de euros	2016	Año sobre año	Incr./ (dism.) Por AKO a tipos de cambio constantes
Costes de propiedad	2.046	4,1%	(1,1%)

Número de flota

Número de flota	2016	Año sobre año	Incr./ (dism.)
Corto radio	359	2,3%	
Largo radio	189	6,2%	
	548	3,6%	

Beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 2.535 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 200 millones de euros frente al ejercicio anterior. Este incremento refleja los esfuerzos del Grupo para conseguir una base de costes competitiva mediante la mejora de la productividad y el ahorro de costes excluido el combustible. Estos resultados positivos se han alcanzado en un contexto macroeconómico difícil con un efecto cambiario adverso de 460 millones de euros, reduciendo los ingresos unitarios de pasaje, pero mejorando los costes unitarios totales. El margen operativo ajustado del Grupo mejoró 1,2 puntos, hasta el 12,3%.

Resultados financieros por marca

El beneficio de las operaciones de **British Airways** fue de 1.473 millones de libras esterlinas, excluyendo partidas excepcionales, lo que supone 223 millones de libras esterlinas más que en el ejercicio anterior, con un aumento de la capacidad del 2,6%. El mercado de origen de British Airways se vio afectado por la decisión del Reino Unido de salir de la UE, lo que provocó una volatilidad considerable en su divisa principal y la reducción de la demanda en las fechas en torno al referéndum. La devaluación de la libra esterlina benefició a los ingresos de British Airways en libras esterlinas pero afectó negativamente a su base de costes. Los ingresos de pasaje aumentaron en el ejercicio, al igual que los ingresos de BA Holidays, como consecuencia del crecimiento sostenido.

British Airways lanzó Plan4 este año para racionalizar y simplificar sus operaciones y sus funciones centrales. En este sentido, se registró un cargo excepcional para el ejercicio de 124 millones de libras esterlinas. En 2016, se lograron ahorros de costes gracias al aumento de la eficiencia en los gastos de personal y de explotación.

En conjunto, el margen operativo ajustado de British Airways mejoró 1,9 puntos hasta el 13,3%.

* A efectos comparativos, se ha reformulado la base de 2015 para excluir la participación de British Airways en los beneficios de Avios.

En el ejercicio completo, el beneficio de las operaciones de **Aer Lingus** fue de 233 millones de euros, lo que supone un incremento de 109 millones de euros con respecto al ejercicio pasado en base comparativa. La capacidad se aumentó un 9,6% gracias a la introducción de dos Airbus A330 adicionales para apoyar la expansión de la red de largo radio de Aer Lingus, que incluye nuevos destinos como Los Ángeles y Newark.

Tras el crecimiento registrado y dadas las importantes presiones en el sector, los yields de pasaje descendieron. El aumento del beneficio de las operaciones refleja el efecto favorable derivado del abaratamiento de los precios del combustible y los ahorros de costes, que se vieron contrarrestados parcialmente por la caída de los ingresos.

Aer Lingus logró sus ahorros de costes gracias a un crecimiento eficiente, a través de un aumento de la productividad y las iniciativas en materia de proveedores y propiedad impulsadas desde IAG. Dichas iniciativas se pusieron en marcha en áreas como el catering, la limpieza, el mantenimiento, el handling y las negociaciones de ampliación de los contratos de arrendamiento de aviones.

El margen operativo ajustado de Aer Lingus mejoró 5,9 puntos, hasta el 14,9%. Esta evolución es el resultado de la reestructuración emprendida en años anteriores, que ha creado una base de costes competitiva y ha posicionado a la compañía para continuar con su estrategia de crecimiento.

Resultados financieros por marca

	British Airways* Millones de libras esterlinas		Aer Lingus Millones de euros	
	2016	Incr./ (dism.)	2016	Incr./ (dism.)
AKO	178.732	2,6%	23.533	9,6%
PKT	145.170	2,2%	19.194	9,5%
Coeficiente de ocupación (%)	81,2	(0,3)pts	81,6	(0,0)pts
Ingresos de pasaje	10.340	1,3%	1.707	4,9%
Ingresos de carga	589	0,2%	45	(15,8%)
Otros ingresos	514	4,0%	14	(62,5%)
Ingresos totales	11.443	1,2%	1.766	2,8%
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.469	(18,5%)	319	(17,8%)
Gastos de personal	2.444	(1,4%)	327	(1,2%)
Gastos asociados a proveedores	4.128	12,7%	721	0,8%
EBITDAR	2.402	12,7%	399	40,2%
Costes de propiedad	930	5,5%	166	3,8%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.473	17,8%	233	86,9%
Margen operativo ajustado	13,3%	1,9pts	14,9%	5,9pts
<i>Yield de pasaje</i>				
(peniques de £ o céntimos de € / PKT)	7,13	(1,1%)	8,90	(4,2%)
Ingresos unitarios de pasaje (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	5,78	(1,4%)	7,26	(4,3%)
Ingresos unitarios totales (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	6,40	(1,3%)	7,51	(6,0%)
Coste unitario de combustible (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	1,38	(20,6%)	1,36	(25,1%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	4,20	4,1%	5,16	(8,1%)
Costes unitarios totales (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	5,58	(3,3%)	6,53	(12,2%)

El beneficio de las operaciones de **Iberia** ascendió a 271 millones de euros, lo que supone un aumento de 49 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo ajustado del 7,6%. La capacidad del ejercicio aumentó un 4,0% sobre una reducción de los ingresos unitarios de pasaje, que se vieron afectados por un desajuste en la capacidad de largo radio, especialmente en zonas de Latinoamérica y, en menor medida, en Norteamérica. España y el resto de Europa siguen caracterizándose por un entorno de mercado difícil, si bien los ingresos de Iberia mantuvieron una evolución relativamente estable.

En 2016, la actividad de MRO de Iberia aumentó sus ingresos externos en aproximadamente 100 millones de euros, mientras que continuó prestando sus servicios a otras empresas del Grupo.

En lo que respecta a los costes, los costes unitarios relacionados con el negocio de aerolíneas excluido el combustible mejoraron gracias a una mayor productividad y a las iniciativas en materia de proveedores, destacando especialmente las mejoras conseguidas en TI y la reducción de los gastos comerciales.

Iberia continúa con su proceso de transformación, enfocándose en la mejora de la rentabilidad en sus mercados estratégicos y el lanzamiento del Plan de Futuro II.

* A efectos comparativos, se ha reformulado la base de 2015 para excluir la participación de Iberia en los beneficios de Avios.

El beneficio operativo de **Vueling** ascendió a 60 millones de euros, con un margen operativo ajustado del 6,7%, lo que supone una caída de 5,1 puntos con respecto al ejercicio anterior. 2016 fue un año difícil, con la huelga de controladores aéreos en Francia que afectó a las operaciones de la red de Vueling. La magnitud del número de huelgas, unida a la exigencia a la que están sometidos los recursos de Vueling, debido, por un lado, a sus tasas de crecimiento y, por otro, a la época del año (temporada alta de verano), provocaron interrupciones considerables para los clientes. Estas interrupciones fueron abordadas mediante planes de contingencia y recursos temporales.

Los ingresos unitarios subyacentes de Vueling, aunque fueron más bajos, registraron una de las evoluciones más sólidas del Grupo.

La evolución de los costes unitarios excluido el combustible de Vueling refleja unos mayores gastos en indemnizaciones y personal, en parte debido a las incidencias en las operaciones, pero también a la nueva legislación de la UE sobre horas de vuelo.

El programa NEXT de Vueling desarrollará una plataforma más sólida para sostener su crecimiento futuro.

Resultados financieros por marca

	Iberia*		Vueling	
	Millones de euros	Incr./ (dism.)	Millones de euros	Incr./ (dism.)
AKO	62.282	4,0%	33.884	11,2%
PKT	51.064	5,1%	28.046	13,2%
Coeficiente de ocupación (%)	82,0	0,9pts	82,8	1,5pts
Ingresos de pasaje	3.393	(5,0%)	2.049	5,3%
Ingresos de carga	253	(5,4%)	-	-
Otros ingresos	939	9,1%	16	(1,3%)
Ingresos totales	4.586	(2,4%)	2.065	5,2%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.003	(19,8%)	504	(5,5%)
Gastos de personal	1.032	0,6%	214	18,0%
Gastos asociados a proveedores	1.813	4,8%	1.032	19,9%
EBITDAR	738	6,5%	315	(18,6%)
Costes de propiedad	467	(1,1%)	255	12,3%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	271	22,6%	60	(62,4%)
Margen operativo ajustado	7,6%	1,2pts	6,7%	(5,1pts)
<i>Yield</i> de pasaje (céntimos de € / PKT)	6,65	(9,6%)	7,31	(7,0%)
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de € / AKO)	5,45	(8,7%)	6,05	(5,3%)
Ingresos unitarios totales (céntimos de € / AKO)	7,36	(6,2%)	6,09	(5,4%)
Coste unitario de combustible (céntimos de € / AKO)	1,61	(22,9%)	1,49	(15,0%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (céntimos de € / AKO)	5,32	(1,4%)	4,43	6,4%
Coste unitario total (céntimos de € / AKO)	6,93	(7,4%)	5,92	0,1%

Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 5 de los Estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

En 2016, el cargo excepcional neto en el beneficio de las operaciones fue de 51 millones de euros (2015: 17 millones de euros). El cargo excepcional neto incluido en los gastos de personal está relacionado con partidas correspondientes a British Airways. En 2016, se realizaron cambios en las prestaciones médicas para jubilados en EE.UU. para adecuarlas a las tendencias nacionales de los EE.UU., dando lugar a un crédito de 51 millones de euros, que fue compensado por un cargo de reestructuración de 144 millones de euros, relacionado con las iniciativas desarrolladas para mejorar la eficiencia y eficacia general de las operaciones. La partida excepcional registrada en Gastos de combustible y derechos de emisión en 2016 y 2015 refleja el efecto derivado de registrar el coste de combustible de Aer Lingus al precio cubierto en la columna "antes de partidas excepcionales", en lugar de al precio al contado como se muestra en la columna de resultados declarados.

En 2015, los gastos excepcionales en Propiedad, TI y otros gastos se refieren a unos costes de adquisición en Aer Lingus de 33 millones de euros, así como a un acuerdo judicial en British Airways.

Gastos no operativos e impuestos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 122 millones de euros, lo que representó un descenso frente a los 517 millones de euros registrados el año pasado. Las mejoras son de naturaleza no recurrente, lo que refleja:

- Una variación positiva en ganancias parcialmente no reconocidas de 230 millones de euros sobre instrumentos derivados no clasificados como de cobertura; y
- Una mejora de 105 millones de euros en el beneficio o pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones. El Grupo reconoció unas ganancias procedentes de la venta y posterior alquiler de aeronaves Airbus A319 y Boeing 787 en 2016, frente a las pérdidas que generó la venta de aeronaves Boeing 737 el ejercicio pasado.

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se lleva a cabo la gestión efectiva de las principales operaciones de las aerolíneas (Reino Unido, España o Irlanda, con tipos impositivos en 2016 del 20%, el 25% y el 12,5%, respectivamente). El tipo impositivo efectivo del Grupo para el ejercicio es del 19,6% (2015: 20%).

Aunque el Grupo sigue compensando las pérdidas fiscales y otros activos fiscales con las ganancias fiscales del ejercicio en curso, en 2016, el Grupo abonó impuestos de sociedades por valor de 318 millones de euros (2015: 245 millones de euros). Esto representa el 13,5% (2015: 13,6%) del beneficio contable del Grupo antes de impuestos.

Beneficio después de impuestos y beneficios por acción (BPA)

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales del Grupo se situó en 1.990 millones de euros, lo que supone un incremento del 29,3%. Este aumento refleja la sólida evolución del beneficio de las operaciones en un entorno difícil. El beneficio diluido por acción antes de partidas excepcionales es uno de nuestros principales indicadores de rendimiento y registró un aumento del 26,3%.

Dividendos

El Consejo de Administración ha propuesto un dividendo complementario para los accionistas de 12,5 céntimos de euro, lo que eleva el dividendo del ejercicio a 23,5 céntimos de euro. Si así se aprueba en la Junta General de Accionistas, el dividendo complementario se abonará a los accionistas que figuren en el registro de la sociedad.

Declaración sobre la política de dividendos

Para determinar el nivel de dividendos de cualquier año, el Consejo de Administración tiene en cuenta una serie de factores, incluyendo:

- Los beneficios del Grupo
- Las necesidades de efectivo continuas y las perspectivas del Grupo y sus compañías operativas
- Los niveles de reservas distribuibles en cada compañía operativa y la eficiencia de las opciones de transferencia de fondos a la matriz societaria (*upstreaming*)
- La cobertura de los dividendos, y
- Los planes de remuneración a los accionistas a medio y largo plazo.

La Compañía ha recibido pagos de cada una de las cuatro aerolíneas en 2016, aunque debido a las pérdidas acumuladas en algunas empresas, no todas fueron distribuibles. Los pagos también pueden verse restringidos por determinados principios de correlación asociados a los planes de pensiones del Grupo, véase la nota 32 de los Estados financieros.

A pesar de estos factores, la situación de las reservas distribuibles de la Compañía es sólida, con una disponibilidad de 6.100 millones de euros a 31 de diciembre de 2016.

Gestión de la liquidez y del riesgo de capital

Los objetivos de IAG en materia de gestión del capital son proteger la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital y proporcionar retornos futuros a los accionistas.

El Grupo controla el capital a través del apalancamiento financiero ajustado, **la deuda neta ajustada / EBITDAR** y la liquidez.

En 2016, el apalancamiento del Grupo mejoró, ya que el ratio de deuda neta ajustada-EBITDAR descendió hasta 1,8, frente a 1,9 en 2015.

La deuda neta ajustada se redujo a 8.159 millones de euros y el **apalancamiento** ajustado mejoró 3 puntos hasta el 51% en el periodo, debido a un aumento del beneficio después de impuestos.

El **flujo libre de caja para el accionista** del Grupo aumentó 574 millones de euros en 2016 debido al incremento del EBITDAR y del EBITDA antes de partidas excepcionales por el aumento del resultado de las operaciones, y debido a una reducción neta de las inversiones en inmovilizado ("CAPEX"). La mejora del EBITDAR acerca al Grupo a su objetivo medio de planificación a largo plazo, fijado en aproximadamente 5.300 millones de euros al año.

En conjunto, el Grupo generó suficientes flujos libres de caja para los accionistas en 2016 para respaldar la recomendación de un dividendo a cuenta y complementario en efectivo de 498 millones de euros para sus accionistas, con una cobertura de caja de 4,1 veces (2015: 2,8 veces).

En febrero de 2017, el Grupo también ha anunciado su intención de llevar a cabo un programa de recompra de acciones en el marco de su estrategia financiera corporativa de incrementar la rentabilidad de efectivo a accionistas, al mismo tiempo que reinvierte en el negocio y gestiona el apalancamiento. El programa consistirá de 500 millones de euros distribuidos a lo largo de 2017 y se podría implementar a través de uno o más programas de recompra de acciones.

Flujos de caja

Millones de euros	2016	2015	Incr./ (dism.)
EBITDAR antes de artidas excepcionales	4.581	4.301	280
Gastos de arrendamiento operativo de flota ("alquileres")	(759)	(659)	(100)
EBITDA	3.822	3.642	180
Intereses netos	(148)	(149)	1
Impuestos	(318)	(245)	(73)
Inversión en inmovilizado neto	(1.301)	(1.767)	466
Flujo libre de caja	2.055	1.481	574
Variación del capital circulante y otros	235	(575)	810
Pensiones y reestructuración	(946)	(671)	(275)
Adquisición de una filial (neto de efectivo y depósitos)	-	(438)	438
Dividendo pagado	(442)	(163)	(279)
Financiación y refinanciación neta	187	1.067	(880)
Otros movimientos de inversión	2	45	(43)
Otros movimientos de financiación	(45)	(184)	139
Flujo de caja	1.046	562	484
Saldo inicial de efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	5.856	4.944	912
Diferencias de cambio netas	(474)	350	(824)
Efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	6.428	5.856	572

Millones de euros	2016	2015	Incr./ (dism.)
British Airways	2.958	2.806	152
Iberia	1.179	832	347
Aer Lingus	855	772	83
Vueling	648	633	15
IAG y otras compañías del grupo	788	813	(25)
Efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	6.428	5.856	572

En 2016, el **CAPEX neto** del Grupo incluyó la entrega de 11 aviones nuevos, dos Airbus A380, dos Boeing B787-9, cuatro Airbus A330 y tres aviones de la familia Airbus A320. Estas inversiones en inmovilizado se contrarrestaron parcialmente con los fondos de 1.582 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de 26 aviones nuevos (nueve de la familia Airbus A321, ocho de la familia Airbus A330 y nueve Boeing 787-9). El Grupo también recibió fondos por la venta y posterior alquiler de 12 de los Airbus A319 que tenía en propiedad, que fueron vendidos para reducir cualquier riesgo de valor residual.

En comparación, en 2015 se entregaron nueve aviones nuevos: dos Airbus A380, cinco Boeing B787-9, un Airbus A320 y un Embraer E-190. En 2015, las operaciones de venta y posterior alquiler del Grupo ascendieron a 111 millones de euros. El CAPEX neto del ejercicio actual, que asciende a 1.301 millones de euros, es inferior al objetivo a largo plazo del Grupo de una media de 1.700 millones de euros al año.

La variación del **capital circulante** generó un aumento de 235 millones de euros en los flujos libres de caja, debido principalmente a un aumento de los ingresos anticipados. En 2015, el uso considerable del efectivo a través del capital circulante refleja unos pagos anticipados más elevados, incluido el combustible, una reducción de las cuentas a pagar, principalmente por el abaratamiento del petróleo, y la incorporación de Aer Lingus desde el 18 de agosto de 2015.

Los pagos por pensiones y reestructuración son más elevados en British Airways, debido a un pago por excedente de efectivo de 403 millones de euros, y a una base comparativa baja, ya que algunos de los pagos de 2015 se efectuaron en 2014.

En 2015, la **adquisición** de Aer Lingus neta de efectivo y depósitos supuso una salida de tesorería de 438 millones de euros.

En 2016, el **dividendo pagado en efectivo** representa el dividendo complementario de 2015 y el dividendo a cuenta de 2016. En 2015, el dividendo en efectivo fue solo el dividendo a cuenta de 2015, el primer pago de dividendos del Grupo.

En la siguiente página, se explican la financiación y la refinanciación netas.

Tomando en cuenta estos factores, el flujo de caja del Grupo en el ejercicio ascendió a 1.046 millones de euros, y el **aumento de efectivo después de diferencias de cambio** fue de 572 millones de euros. Cada compañía operadora mantiene unos niveles de efectivo adecuados.

Deuda neta, deuda neta ajustada y apalancamiento financiero ajustado

Deuda neta

Millones de euros	2016	2015	Incr./ (dism.)
Deuda	(8.630)	(6.617)	(2.013)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	5.856	4.944	912
Deuda neta a 1 de enero	(2.774)	(1.673)	(1.101)
Aumento de efectivo después de diferencias de cambio	572	-	572
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	1.130	1.026	104
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(1.317)	(905)	(412)
(Aumento)/disminución de la deuda neta por financiación regular	(187)	121	(308)
Deuda	-	(406)	406
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	-	913	(913)
Deuda neta por adquisición	-	507	(507)
Financiación obtenida para la adquisición	-	(1.087)	1.087
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	302	(642)	944
Deuda neta a 31 de diciembre	(2.087)	(2.774)	687
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	(6.072)	(5.736)	(336)
Deuda neta ajustada a 31 de diciembre	(8.159)	(8.510)	351

La deuda neta a 31 de diciembre de 2016 era de 2.087 millones de euros, lo que supuso una reducción de 687 millones de euros en el año, debido a una mejora de la posición de liquidez.

La deuda neta de las actividades de financiación regulares aumentó en 187 millones de euros, ya que los nuevos préstamos superaron ligeramente los repagos en concepto de arrendamientos y amortizaciones de deuda del ejercicio actual. El nivel de los nuevos préstamos y arrendamientos financieros de 2016 estuvo en consonancia con el calendario de entregas de flota del Grupo.

En 2015, la deuda neta por adquisiciones del Grupo fue de 507 millones de euros, debido a la incorporación de Aer Lingus. La mejora reflejó la sólida posición de liquidez de Aer Lingus y su combinación de arrendamientos operativos frente a arrendamientos financieros. También en relación con la adquisición de Aer Lingus en 2015, IAG lanzó dos tramos de bonos convertibles por un total de 1.000 millones de euros.

Los costes de arrendamiento de aviones capitalizados aumentaron durante el ejercicio, debido al efecto de Aer Lingus en el ejercicio completo y al aumento de los aviones alquilados en British Airways, en el marco de su programa de renovación periódica de flota.

Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 14.022 millones de euros (2015: 16.091 millones de euros) en el conjunto del Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2022 en relación con 106 aviones de la familia Airbus A320, 18 Boeing 787, 43 Airbus A350 y 5 Airbus A330.

Las entregas de flota previstas en 2017 y en 2022 son de nueve aviones cada año, en comparación con una media de 38 aviones al año en 2018, 2019, 2020 y 2021. Las inversiones en inmovilizado netas previstas por año se rigen por el plan de entregas de flota. En conjunto, el Grupo mantiene la flexibilidad en sus planes de flota mediante el uso de entregas diferidas, opciones y plazos de renovación.

IAG no posee otros acuerdos de financiación fuera de balance.

Marco estratégico

Nuestra misión es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional. Esto significa que:

- Ganaremos clientes gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- Aportaremos una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el Grupo;
- Atraeremos y desarrollaremos a los mejores profesionales del sector;
- Proporcionaremos una plataforma para que las aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, participen en la consolidación;
- Conservaremos la identidad cultural y las marcas de las aerolíneas individuales.

Al cumplir nuestra misión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector, a establecer nuevos estándares de excelencia y a proporcionar sostenibilidad, seguridad y crecimiento.

Los seis objetivos estratégicos clave de IAG son:

- Liderazgo en las principales ciudades de IAG;
- Liderazgo en el Atlántico;
- Posición más reforzada en los principales mercados de Europa-Asia;
- Aumento de cuota en las rutas Europa-África
- Mayor rentabilidad intraeuropea; y
- Posiciones competitivas en costes en todos nuestros negocios.

Principales riesgos e incertidumbres

Durante el ejercicio seguimos manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, que se detallan en las páginas 47 a 54 del Informe y Cuentas Anuales de 2015, siguen siendo válidos. El Grupo hizo frente a cambios en las condiciones económicas en 2016, entre los que se incluye el impacto del voto del Reino Unido para abandonar la UE y los tipos de cambios adversos, que se vieron parcialmente compensados en parte por el abaratamiento del combustible. Persiste la incertidumbre a medida que nos adentramos en 2017, ante la presión alcista sobre los precios del combustible y el dinamismo en los cambios en el panorama político. También hemos observado un aumento del riesgo de pérdida financiera, interrupción de las actividades o daño a nuestra reputación debido al aumento de la frecuencia y la sofisticación de los ataques informáticos a las empresas.