

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 3 de agosto de 2018, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2018.

Principales parámetros en resultados del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del segundo trimestre fue de 835 millones de euros antes de partidas excepcionales (2017 reformulado⁽¹⁾: 790 millones de euros).
- El impacto neto en el beneficio de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue desfavorable en 66 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 1,9%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,3%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 4,5% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 2,0%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 6,7%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 15,0%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del primer semestre fue de 1.115 millones de euros (2017 reformulado⁽¹⁾: 950 millones de euros), un aumento del 17,4%.
- El efectivo se situó en 8.146 millones de euros a 30 de junio de 2018, lo que supone un incremento de 202 millones de euros respecto a 30 de junio de 2017, y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,3 puntos hasta 1,2 veces.

Resumen de resultados:

Principales parámetros en millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Incr. / (dism.)
	2018	2017 (reformulado) ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	9.938	9.591	3,6 %
Total ingresos	11.206	10.867	3,1 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.115	950	17,4 %
Partidas excepcionales	620	(77)	ns
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.735	873	98,7 %
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	154.570	147.210	5,0 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,43	6,52	(1,3)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,95	5,22	(5,1)%

Indicadores de rendimiento alternativos	2018	2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de euros)	835	669	24,8%
Beneficio por acción ajustado (céntimos de €)	39,1	30,3	28,7%
Deuda neta ajustada (millones de euros)	6.198	7.024	(11,8)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,2	1,5	(0,3x)

Resumen de resultados en millones de euros	2018	2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	1.408	607	132,0 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	68,3	28,3	141,6 %
Efectivo y depósitos remunerados	8.146	7.944	2,5 %
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.432	8.024	(7,4)%

Véase definiciones en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

⁽¹⁾Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 2.

Willie Walsh, consejero delegado de IAG, señaló:

“Estamos reportando nuevamente resultados muy positivos en el segundo trimestre, con un beneficio de las operaciones de 835 millones de euros antes de partidas excepcionales, que superan los 790 millones de euros registrados el año anterior

“Estos resultados muestran un sólido desempeño tanto en ingresos como en costes unitarios. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje crecieron un 2,3%, mientras que los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 2,0%.

“Desafortunadamente, las huelgas de los controladores de tráfico aéreo franceses continuaron impactando las operaciones de nuestras aerolíneas y afectando a nuestros clientes. Vueling se vio particularmente afectada e incurrió en un coste adicional de incidencias de 20 millones de euros en el trimestre. Estas huelgas también están teniendo un impacto negativo significativo en la economía y el turismo en España”.

“En julio, LEVEL inició sus vuelos desde París Orly a Montreal y Guadelupe. Estamos comprometidos con la aceleración del crecimiento de LEVEL y su flota aumentará hasta un total de siete A330-200 en París y Barcelona el próximo año. También lanzamos las operaciones de corto radio de LEVEL desde Viena, donde la compañía contará con cuatro aviones A321 que volarán a 14 destinos europeos.”

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG aún espera que su beneficio de las operaciones en 2018 muestre un incremento respecto al año anterior. Se espera que tanto los ingresos unitarios de pasaje como los costes unitarios, excluido el combustible, mejoren a tipos de cambio constantes.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

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

Enrique Dupuy, Director Financiero

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras de International Consolidated Airlines Group S.A. y sus filiales (el “Grupo”), así como a los planes y objetivos sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder del Grupo a la fecha de este informe. Salvo cuando así lo estipulen sus obligaciones legales o reglamentarias, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar las declaraciones de carácter prospectivo para reflejar posibles cambios en los acontecimientos, condiciones o circunstancias en que se basan dichas declaraciones.

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 2017; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

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

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Semestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2018	Partidas excepcionales	Total 2018	Antes de partidas excepcionales 2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Partidas excepcionales	Total 2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.) ⁽²⁾
Ingresos de pasaje	9.938		9.938	9.591		9.591	3,6 %
Ingresos de carga	557		557	538		538	3,5 %
Otros ingresos	711		711	738		738	(3,7)%
Total ingresos	11.206		11.206	10.867		10.867	3,1 %
Gastos de personal	2.373	(628)	1.745	2.370	77	2.447	0,1 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.437		2.437	2.236		2.236	9,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.364		1.364	1.349		1.349	1,1 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.051		1.051	1.045		1.045	0,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	822		822	927		927	(11,3)%
Propiedad, TI y otros gastos	446	8	454	438		438	1,8 %
Gastos comerciales	534		534	494		494	8,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	618		618	603		603	2,5 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	422		422	446		446	(5,4)%
Diferencias de tipo de cambio	24		24	9		9	166,7 %
Gastos totales de las operaciones	10.091	(620)	9.471	9.917	77	9.994	1,8 %
Beneficio de las operaciones	1.115	620	1.735	950	(77)	873	17,4 %
Gastos no operativos netos	(80)		(80)	(115)		(115)	(30,4)%
Beneficio antes de impuestos	1.035	620	1.655	835	(77)	758	24,0 %
Impuestos	(200)	(47)	(247)	(166)	15	(151)	20,5 %
Beneficio después de impuestos del periodo	835	573	1.408	669	(62)	607	24,8 %

Indicadores operativos	2018 ⁽²⁾	2017 (reformulado) ⁽¹⁾⁽²⁾	Incr. / (dism.) ⁽²⁾
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	154.570	147.210	5,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	127.371	119.157	6,9 %
Coefficiente de ocupación (%)	82,4	80,9	1,5pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	2.771	2.786	(0,5)%
Cifras de pasajeros (miles)	52.731	48.806	8,0 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	343	340	0,9 %
Despegues	359.227	342.428	4,9 %
Horas bloque (horas)	1.051.548	1.006.319	4,5 %
Plantilla media equivalente	63.517	63.240	0,4 %
Aviones en servicio	565	546	3,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,80	8,05	(3,1)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,43	6,52	(1,3)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,10	19,31	4,1 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,58	1,52	3,8 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,95	5,22	(5,1)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,53	6,74	(3,1)%

⁽¹⁾Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 2.

⁽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 2018	Partidas excepcionales	Total 2018	Antes de partidas excepcionales 2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Partidas excepcionales	Total 2017 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. / (dism.) ⁽²⁾
Ingresos de pasaje	5.523		5.523	5.320		5.320	3,8 %
Ingresos de carga	281		281	271		271	3,7 %
Otros ingresos	380		380	356		356	6,7 %
Total ingresos	6.184		6.184	5.947		5.947	4,0 %
Gastos de personal	1.219	16	1.235	1.218	58	1.276	0,1 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.325		1.325	1.174		1.174	12,9 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	719		719	738		738	(2,6)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	579		579	569		569	1,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	431		431	452		452	(4,6)%
Propiedad, TI y otros gastos	239	3	242	223		223	7,2 %
Gastos comerciales	263		263	242		242	8,7 %
Depreciación, amortización y deterioro	311		311	301		301	3,3 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	220		220	223		223	(1,3)%
Diferencias de tipo de cambio	43		43	17		17	152,9 %
Gastos totales de las operaciones	5.349	19	5.368	5.157	58	5.215	3,7 %
Beneficio de las operaciones	835	(19)	816	790	(58)	732	5,7 %
Gastos no operativos netos	(46)		(46)	(48)		(48)	(4,2)%
Beneficio antes de impuestos	789	(19)	770	742	(58)	684	6,3 %
Impuestos	(160)	4	(156)	(145)	11	(134)	10,3 %
Beneficio después de impuestos del periodo	629	(15)	614	597	(47)	550	5,4 %
Indicadores operativos	2018⁽²⁾			2017 (reformulado)⁽¹⁾⁽²⁾			Incr. / (dism.)⁽²⁾
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	83.478			78.906			5,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	70.150			65.213			7,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	84,0			82,6			1,4pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.414			1.419			(0,4)%
Cifras de pasajeros (miles)	29.778			27.659			7,7 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	173			173			-
Despegues	197.136			188.755			4,4 %
Horas bloque (horas)	571.403			545.609			4,7 %
Plantilla media equivalente	64.799			64.255			0,8 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,87			8,16			(3,5)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,62			6,74			(1,9)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,87			19,10			4,1 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,59			1,49			6,7 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,82			5,05			(4,5)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,41			6,54			(2,0)%

⁽¹⁾Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 2.

⁽²⁾Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

Comentario general sobre el beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones de IAG durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2018 fue de 1.115 millones de euros antes de partidas excepcionales, una mejora de 165 millones de euros con respecto al año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 868 millones de euros antes de partidas excepcionales (2017 reformulado: 740 millones de euros); Iberia consiguió un beneficio de 102 millones de euros (2017 reformulado: 87 millones de euros); Aer Lingus consiguió un beneficio de 104 millones de euros (2017 reformulado: 53 millones de euros) y Vueling registró un pérdida de 11 millones de euros (2017 reformulado: pérdida de 7 millones de euros).

Visión estratégica

El 31 de marzo de 2018, British Airways cerró el New Airways Pension Scheme (NAPS) a futuros devengos de prestaciones y el British Airways Retirement Plan (BARP) a futuras aportaciones. Estos planes han sido reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado British Airways Pension Plan (BAPP). Estos cambios provocaron una reducción excepcional del pasivo por prestaciones definidas de NAPS por valor de 872 millones de euros según la NIC 19 y de los costes en efectivo asociados por acuerdos transitorios por valor de 192 millones de euros.

British Airways ha lanzado con éxito una emisión de bonos EETC (*Enhanced Equipment Trust Certificates*) por valor de 608,6 millones de dólares para financiar la entrega de aviones. Los bonos se combinaron con arrendamientos operativos japoneses con opciones de compra (*Japanese Operating Leases with Call Options, JOLCO*) por 259 millones de dólares, lo que eleva el importe total recaudado a 868 millones de dólares. La transacción incluye la emisión de Certificados de Clase AA y Clase A y como colateral se han aportado en conjunto 11 aviones: dos nuevos Boeing 787-9 entregados entre marzo y abril de 2018, un Boeing 787-8 entregado en septiembre de 2017, un nuevo Boeing 787-8 entregado en junio de 2018 y siete nuevos Airbus A320 NEO, con fecha de entrega entre abril y octubre de 2018. Los certificados de Clase AA (409,8 millones de dólares) tienen un cupón anual pagadero trimestralmente del 3,800% y los certificados de Clase A (198,8 millones de dólares) tienen un cupón anual pagadero trimestralmente del 4,125%.

El 28 de junio, IAG lanzó su nueva filial austriaca de bajo coste y corto radio bajo la marca LEVEL, con vuelos desde Viena a partir del 17 de julio de 2018. Esta nueva filial cuenta con un certificado de operador aéreo de Austria (AOC) y utilizará como base para sus cuatro A321 el aeropuerto de Viena, desde donde volará a 14 destinos europeos.

Principales riesgos e incertidumbres

Seguimos manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 29 a 34 del Informe y cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017, siguen siendo relevantes para el resto del año.

Entorno operativo y de mercado

Los precios del combustible aumentaron de forma significativa durante el semestre, efecto compensado en parte por la depreciación del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina. El euro se depreció frente a la libra esterlina durante el periodo, aunque en menor medida. Los tipos de cambio tuvieron un efecto neto negativo para el Grupo.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways y Avios desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el semestre, el impacto neto de la conversión de monedas fue desfavorable en 26 millones de euros, con un descenso de los ingresos de 217 millones de euros y una disminución de los gastos de 191 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El 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 y generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de su exposición económica derivada de sus transacciones en moneda extranjera. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue positivo en 18 millones de euros, ya que redujo los ingresos en 294 millones de euros y los gastos en 312 millones de euros.

El impacto neto para el Grupo de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones fue adverso en 8 millones de euros.

Base de preparación

El Grupo ha adoptado la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y la NIIF 9 "Instrumentos financieros" desde el 1 de enero de 2018. La cuenta de resultados consolidada del ejercicio anterior ha sido reformulada. El principal cambio provocado por la adopción de la NIIF 15 se da en el reconocimiento y medición de los ingresos relacionados con los programas de fidelización del Grupo. Los ingresos relacionados con las obligaciones derivadas de la venta de puntos de fidelización, incluidos los ingresos imputados a servicio de marca y marketing y los ingresos imputados a puntos Avios, se han determinado sobre la base del precio de venta independiente relativo de cada obligación. Los ingresos relacionados con los servicios de marca y marketing se reconocen en el momento de emitir los puntos. Los ingresos imputados a los puntos Avios se difieren y se reconocen en el momento de canjear los puntos. El efecto del cálculo de los precios de venta independientes de cada obligación se ha traducido en un mayor porcentaje de ingresos diferidos en el momento de la emisión, ya que el precio de venta independiente de los puntos era superior al valor razonable derivado de la aplicación de CINIF 13 "Programas de fidelización de clientes". Además, como obliga la NIIF 15 en el momento de su adopción, el Grupo reevaluó todos los contratos incompletos en la fecha de su aplicación inicial para cualquier obligación restante. Eso se tradujo en un aumento de los puntos diferidos en relación con contratos incompletos y que se prevé canjear en el futuro. Este ajuste al beneficio acumulado iniciales a 1 de enero de 2017 derivado de estos cambios en el reconocimiento de ingresos de programas de fidelización ascendió a 403 millones de euros.

En aplicación de la NIIF 15, los ingresos declarados anteriormente por el Grupo en el semestre finalizado el 30 de junio de 2017 se redujeron en 21 millones de euros y los gastos de las operaciones aumentaron 4 millones de euros, lo que se traduce en un descenso del beneficio de las operaciones de 25 millones de euros. En aplicación de la NIIF 9, un cargo de 77 millones de euros incluido en los gastos netos no operativos se reclasificó como Otro resultado global, principalmente en respuesta a los movimientos no realizados del valor temporal de los derivados, que ahora se reconocen en Otro resultado global. El impacto de estas reformulaciones aplicadas a la cuenta de resultados incrementó la carga fiscal en 12 millones de euros. Para ampliar la información, puede consultar la nota 2 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Los resultados del Grupo correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2018 incluyen las actividades de LEVEL; el periodo de comparación incluye las actividades de LEVEL desde su lanzamiento el 17 de marzo de 2017.

Capacidad

Durante los seis primeros meses de 2018, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, aumentó un 5,0% y se registraron incrementos en todas las regiones excepto Asia-Pacífico.

Vueling continuó con su propósito de reducir los picos de estacionalidad en su red mediante el crecimiento en el primer semestre del año. Sin embargo, sus planes se vieron afectados por un entorno operativo complejo debido a las huelgas de los controladores aéreos franceses, que provocaron un importante volumen de cancelaciones. Iberia aumentó su capacidad, principalmente incrementando las frecuencias en su mercado doméstico, a ciudades europeas y en sus rutas a Norteamérica. Iberia también lanzó su nuevo servicio a San Francisco. El crecimiento de Aer Lingus refleja el impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2017 y el impacto de las nuevas rutas a Filadelfia y Seattle. British Airways lanzó rutas a Nashville desde Londres Heathrow y también lanzó rutas a Canadá desde Gatwick. El crecimiento de la capacidad de largo radio de LEVEL refleja el efecto anual completo de su segundo año de actividad. El coeficiente de ocupación del Grupo aumentó 1,5 puntos hasta el 82,4%.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron un 3,6% comparado con el mismo periodo del año anterior. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) crecieron un 2,9% a tipos de cambio constantes, gracias a una mejora en los *yields* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y un coeficiente de ocupación más elevados. En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018, los ingresos de pasaje por AKO mejoraron en todas las regiones excepto Asia-Pacífico, donde los resultados fueron dispares. La evolución de los ingresos del Grupo fue sólida en Norteamérica, Europa y Latinoamérica. Aunque los resultados en los mercados domésticos mejoraron, el segundo trimestre se saldó con descensos debido a las interrupciones del servicio en Vueling. En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018, el Grupo transportó más de 52 millones de pasajeros, un 8,0% más que en el mismo periodo del año anterior.

Los ingresos de carga crecieron un 3,5%; 10,2% a tipos de cambio constantes con respecto al año anterior. Los resultados del negocio de carga fueron sólidos: el *yield* de carga (ingresos de carga/toneladas-kilómetro transportadas) aumentó, al igual que las toneladas transportadas. La región de Asia-Pacífico registró unos buenos resultados y la composición mejoró gracias a los productos *Constant Climate Critical*.

La partida de Otros ingresos se redujo un 3,7%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentó un 3,5%. La partida de Otros ingresos aumentó gracias al crecimiento de los ingresos de BA Holidays y a los ingresos por alquileres en el aeropuerto JFK de Nueva York, efectos compensados parcialmente por el descenso registrado en el negocio de mantenimiento a terceros de Iberia.

Gastos

Los gastos de personal aumentaron un 0,1% con respecto al año anterior. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los costes unitarios de personal mejoraron un 2,4%; en este sentido, la vinculación de los salarios principalmente al IPC se compensó con las iniciativas de eficiencia y reestructuración en todas las aerolíneas. La sustitución de los planes de pensiones NAPS y BARP de British Airways por un plan de aportación definida flexible también se tradujo en una reducción neta de los costes de pensiones. El número medio de empleados creció un 0,4%, mientras que la productividad aumentó un 4,5% y mejoró en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus.

Los gastos de combustible aumentaron un 9,0%, con un incremento significativo de los costes unitarios de combustible del 12,8% a tipos de cambio constantes debido a los precios medios del combustible después de coberturas.

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación crecieron un 1,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 5,5%. La comparación interanual se ve afectada por un cargo de 65 millones de euros relacionado con una avería en el suministro eléctrico sufrida por British Airways en mayo de 2017, que provocó interrupciones en el servicio. Excluyendo este efecto, los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación del Grupo crecieron en torno a un 10% (excluyendo tipos de cambio) y la mitad de este incremento se debe al aumento de los pasajeros transportados. El resto del incremento en los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación se debe al aumento de los volúmenes de BA Holidays, que representa en torno a un 1 punto porcentual, a las inversiones adicionales en el cliente (salas, catering, prestación de servicios), que suponen en torno a 1 punto porcentual, y a las indemnizaciones en virtud del reglamento 261 de la UE en relación con las huelgas de controladores aéreos, que suman en torno a 3 puntos porcentuales. En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018, las huelgas de controladores aéreos y los marcos normativos han afectado considerablemente a nuestras operaciones, principalmente las de Vueling.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 0,6%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 3,3%. Este aumento se debe al crecimiento del 4,5% en las horas de vuelo y del 4,9% en los segmentos volados.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota decrecieron un 11,3%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, descendieron un 2,9%. Este descenso se debe a las fechas de las actividades de mantenimiento a terceros de Iberia y a las compensaciones recibidas de un fabricante de motores.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos aumentaron un 1,8%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 5,3%. Este incremento se debe principalmente al aumento de los gastos de TI y al efecto de la inflación sobre los alquileres y las tasas.

Los gastos comerciales aumentaron un 8,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 12,1% debido al crecimiento de los volúmenes y los costes de distribución. El incremento de los costes de distribución responde al nuevo modelo de negocio introducido en noviembre de 2017, que se traduce en un aumento de los ingresos de pasaje y permite un acceso más directo al cliente.

Los gastos de propiedad se redujeron un 0,9%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 3,9%. Este incremento se debe al aumento de los cargos por amortización correspondientes a la flota de Boeing 747 a raíz del descenso de los valores residuales previstos y del aumento de los costes de arrendamientos de aeronave con tripulación asumidos para operar los *s/ots* adquiridos a Monarch en el aeropuerto de Londres Gatwick. El Grupo contaba con 565 aviones en servicio a 30 de junio de 2018 (2017: 549 aviones en servicio).

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible por AKO disminuyeron un 1,5%. Ajustados por los negocios no aéreos (como MRO, handling y BA Holidays) y los tipos de cambio, descendieron un 1,8%. Esta mejora en la evolución de los costes se explica por el crecimiento eficiente y las iniciativas de gestión.

Gastos no operativos, impuestos y beneficio después de impuestos

Los gastos no operativos netos del Grupo durante el semestre ascendieron a 80 millones de euros, frente a los 115 millones de euros de 2017. Este descenso se debe a ganancias no realizadas en la reevaluación de los derivados no clasificados como de cobertura y a ganancias de financiación netas correspondientes a pensiones. El Grupo también reconoció una pérdida en la venta y posterior alquiler de dos aviones y una pérdida generada por la venta de inventario. Al cierre del semestre, los ingresos y gastos financieros del Grupo no experimentaron variaciones con respecto al año anterior.

La carga fiscal del periodo fue de 200 millones de euros antes de partidas excepcionales, con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 19% (2017: 20%). La carga fiscal sobre partidas excepcionales del periodo fue de 47 millones de euros, con un tipo impositivo efectivo del 8% afectado por el reconocimiento de las retenciones sobre la reducción de los pasivos por prestaciones definidas (2017: 19%).

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales del semestre finalizado el 30 de junio de 2018 fue de 835 millones de euros (2017 reformulado: 669 millones de euros), lo que supone un incremento de 166 millones de euros o 24,8% con respecto al año anterior.

Partidas excepcionales

Los cambios indicados en la parte de visión estratégica en relación con el cierre de los planes de pensiones NAPS y BARP de British Airways dieron lugar a una reducción excepcional del pasivo por prestaciones definidas por valor de 872 millones de euros y de los costes en efectivo asociados por acuerdos transitorios por valor de 192 millones de euros. Estos importes se presentan netos como partida excepcional de 678 millones de euros dentro de la cuenta de resultados.

En 2018, el Grupo reconoció también un cargo excepcional de 58 millones de euros (2017 reformulado: 77 millones de euros) relacionado principalmente con la continuación de las iniciativas de transformación de British Airways.

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo, que se sitúa en 8.146 millones de euros, se incrementó 202 millones de euros con respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que la deuda neta ajustada se redujo 826 millones de euros, lo que incluye un descenso de la deuda en el balance. El ratio deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,3 puntos hasta 1,2 veces.