

Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 23 de febrero de 2018, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 585 millones de euros antes de partidas excepcionales (2016: 620 millones de euros).
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 0,4%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,4%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 0,5% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 3,2%.
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre aumentaron un 1,2%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,2%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio fue de 3.015 millones de euros (2016: 2.535 millones de euros), un aumento del 18,9%.
- Los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio disminuyeron un 1,0%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 1,5%.
- Los costes unitarios de combustible del ejercicio disminuyeron un 7,8% antes de partidas excepcionales, un 9,1% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del ejercicio antes de partidas excepcionales disminuyeron un 1,3%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,7%.
- El efectivo se situó en 6.676 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, lo que supone un aumento de 248 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2016.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR disminuyó 0,3 hasta 1,5 veces.
- El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales se situó en 2.243 millones de euros, lo que supone un aumento del 12,7% y el beneficio ajustado por acción aumentó un 14,0%.

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2017	2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	20.245	19.924	1,6 %
Total ingresos	22.972	22.567	1,8 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.015	2.535	18,9 %
Partidas excepcionales	(288)	(51)	464,7 %
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.727	2.484	9,8 %
Beneficio después de impuestos	2.021	1.952	3,5 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	95,8	93,0	3,0 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €) ¹	102,8	90,2	14,0 %
Dividendo del ejercicio por acción (céntimos de €) ²	27,0	23,5	14,9 %

Indicadores operativos	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2017	2016	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	306.185	298.431	2,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	82,6	81,6	1,0pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,61	6,68	(1,0)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,01	5,08	(1,3)%

	31 de diciembre		
	2017	2016	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	6.676	6.428	3,9 %
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.331	8.515	(13,9)%
Deuda neta ajustada ³	7.759	8.159	(4,9)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR ¹	1,5	1,8	(0,3x)
Apalancamiento financiero ajustado ³	45%	51%	(6pts)

1 Incluido como Indicador Clave de Desempeño y su definición está incluida en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

2 2017 incluye un dividendo complementario propuesto de 14,5 céntimos de euro por acción, sujeto a aprobación por la Junta General de Accionistas.

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

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

"Anunciamos unos resultados anuales muy buenos, con un beneficio de las operaciones de 3.015 millones de euros antes de partidas excepcionales, un 18,9% más frente al año anterior.

"Los ingresos unitarios de pasaje mejoraron un 1,5% a tipos de cambio constantes y nos beneficiamos de una reducción de los gastos de combustible durante la mayor parte de 2017, aunque nuestra factura de combustible comenzó a incrementarse en el cuarto trimestre.

"Todas nuestras aerolíneas registraron un excelente comportamiento y consiguieron sus mejores resultados de forma individual hasta el momento, además de unos rendimientos operativos sólidos, con un claro compromiso con el servicio al cliente. La transformación de Vueling, tras las dificultades vividas en 2016, ha sido especialmente sobresaliente.

"En el cuarto trimestre, registramos un beneficio de las operaciones de 585 millones de euros, por debajo de los 620 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Continuamos registrando un sólido rendimiento con un aumento de los ingresos unitarios de pasaje del 2,4% a tipos de cambio constantes. El beneficio de las operaciones se vio significativamente afectado por los cambios en la provisión de bonus a empleados en el trimestre, comparado con el ejercicio anterior.

"Tenemos el placer de confirmar que el Consejo va a proponer un dividendo complementario de 14,5 céntimos de euro por acción. Este pago sitúa el dividendo del ejercicio en 27,0 céntimos de euros por acción, sujeto a la aprobación de los accionistas en nuestra Junta General de Accionistas de junio. Con el dividendo y la recompra de acciones, devolvimos más de 1.000 millones de euros a nuestros accionistas el año pasado.

"Nuestra confianza en el futuro de IAG se mantiene firme y hoy anunciamos nuestra intención de llevar a cabo una recompra de acciones por valor de 500 millones de euros durante 2018".

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG 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: 959800TZHQRUSHIESL13

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 2016; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

IAG Investor Relations
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 0GB

Tel: +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 2017	Partidas excepcionales	Total 2017	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	20.245		20.245	19.924		19.924	1,6 %
Ingresos de carga	1.084		1.084	1.022		1.022	6,1 %
Otros ingresos	1.643		1.643	1.621		1.621	1,4 %
Total ingresos	22.972		22.972	22.567		22.567	1,8 %
Gastos de personal	4.740	248	4.988	4.731	93	4.824	0,2 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.610		4.610	4.873	(42)	4.831	(5,4) %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.700	14	2.714	2.664		2.664	1,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.151		2.151	2.151		2.151	-
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.773	19	1.792	1.701		1.701	4,2 %
Propiedad, TI y otros gastos	915	7	922	870		870	5,2 %
Gastos comerciales	982		982	896		896	9,6 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.184		1.184	1.287		1.287	(8,0) %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	888		888	759		759	17,0 %
Diferencias de tipo de cambio	14		14	100		100	(86,0) %
Gastos totales de las operaciones	19.957	288	20.245	20.032	51	20.083	(0,4) %
Beneficio de las operaciones	3.015	(288)	2.727	2.535	(51)	2.484	18,9 %
Gastos no operativos netos	(234)		(234)	(122)		(122)	91,8 %
Beneficio antes de impuestos	2.781	(288)	2.493	2.413	(51)	2.362	15,3 %
Impuestos	(538)	66	(472)	(423)	13	(410)	27,2 %
Beneficio después de impuestos del ejercicio	2.243	(222)	2.021	1.990	(38)	1.952	12,7 %

Indicadores operativos	2017 ¹	2016 ¹	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	306.185	298.431	2,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	252.819	243.474	3,8 %
Coeficiente de ocupación (%)	82,6	81,6	1,0pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.762	5.454	5,6 %
Cifras de pasajeros (miles)	104.829	100.675	4,1 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	701	680	3,1 %
Despegues	717.325	708.615	1,2 %
Horas bloque (horas)	2.100.089	2.067.980	1,6 %
Plantilla media equivalente	63.422	63.387	0,1 %
Aviones en servicio	546	548	(0,4) %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,01	8,18	(2,1) %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,61	6,68	(1,0) %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,81	18,74	0,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,51	1,63	(7,8) %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,01	5,08	(1,3) %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,52	6,71	(2,9) %

1 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 excepcionales 2017	Partidas excepcionales	Total 2017	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	4.771		4.771	4.579		4.579	4,2 %
Ingresos de carga	309		309	279		279	10,8 %
Otros ingresos	387		387	437		437	(11,4)%
Total ingresos	5.467		5.467	5.295		5.295	3,2 %
Gastos de personal	1.178	(23)	1.155	1.075	82	1.157	9,6 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.145		1.145	1.091	(4)	1.087	4,9 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	635	14	649	653		653	(2,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	499		499	488		488	2,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	401	19	420	443		443	(9,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	259	7	266	198		198	30,8 %
Gastos comerciales	242		242	185		185	30,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	292		292	316		316	(7,6)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	219		219	222		222	(1,4)%
Diferencias de tipo de cambio	12		12	4		4	200,0 %
Gastos totales de las operaciones	4.882	17	4.899	4.675	78	4.753	4,4 %
Beneficio de las operaciones	585	(17)	568	620	(78)	542	(5,6)%
Gastos no operativos netos	(23)		(23)	12		12	(291,7)%
Beneficio antes de impuestos	562	(17)	545	632	(78)	554	(11,1)%
Impuestos	(94)	3	(91)	(101)	15	(86)	(6,9)%
Beneficio después de impuestos del ejercicio	468	(14)	454	531	(63)	468	(11,9)%

Indicadores operativos	2017 ¹	2016 ¹	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	74.768	72.075	3,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	61.078	57.748	5,8 %
Coeficiente de ocupación (%)	81,7	80,1	1,6pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.542	1.468	5,0 %
Cifras de pasajeros (miles)	24.764	23.150	7,0 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	188	180	4,4 %
Despegues	172.106	163.904	5,0 %
Horas bloque (horas)	507.938	489.388	3,8 %
Plantilla media equivalente	62.196	64.093	(3,0)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,81	7,93	(1,5) %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,38	6,35	0,4 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,04	19,01	5,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,53	1,51	1,2 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,00	4,97	0,5 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,53	6,49	0,7 %

1 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

Análisis financiero

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

La industria del transporte aéreo vivió otro buen año y registró un crecimiento de la demanda por encima de las tendencias. El impulso creció durante el año, partiendo de una base débil en la primera mitad de 2016.

La capacidad total aumentó un 6,3% y las regiones con crecimientos más fuertes fueron Oriente Medio, Europa y Asia, con un descenso de los coeficientes de ocupación en Oriente Medio. Europa tuvo el coeficiente de ocupación más alto, 1,5 puntos más alto, seguida de Norteamérica, aunque el coeficiente de ocupación de esta región se mantuvo prácticamente plano con respecto al año anterior. En total, el coeficiente de ocupación mejoró 0,9 puntos, hasta el 81,4%, y acumula más de cinco años consecutivos de subidas.

Crecimiento de mercado de IATA

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017	AKO Incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.)
Europa	6,2%	83,9	1,5 pts
Norteamérica	4,1%	83,6	0,1 pts
Latinoamérica	5,5%	81,8	1,0 pts
África	2,9%	70,9	2,3 pts
Oriente Medio	6,5%	74,5	(0,2) pts
Asia-Pacífico	8,4%	81,0	1,3 pts
Mercado total	6,3%	81,4	0,9 pts

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

Capacidad de IAG

En 2017, IAG incrementó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), en un 2,6%, cifra que incluye el lanzamiento de LEVEL en junio. La capacidad fue superior en todas las aerolíneas y en todas las regiones, excepto Europa. Esto refleja en parte las nuevas rutas de largo radio de British Airways, Aer Lingus y LEVEL, así como el impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2016 por Iberia y Aer Lingus. Vueling aumentó su capacidad en los trimestres de baja demanda para reducir su estacionalidad, en línea con su estrategia.

El coeficiente de ocupación de IAG aumentó un punto frente al año anterior y se situó en el 82,6%, 1,2 puntos por encima de la media de la IATA.

Segmentos de mercado

En los mercados **domésticos** de IAG, la capacidad creció un 5,4%, con aumentos en Vueling e Iberia. En el marco de su estrategia NEXT, Vueling aumentó frecuencias en las rutas existentes y lanzó cinco nuevas rutas. La capacidad en el mercado doméstico de Iberia aumentó, con crecimiento en las Baleares y las Canarias. Este efecto quedó compensado en parte por el lanzamiento del producto Club Europe en los vuelos domésticos de British Airways en abril de 2017, lo que redujo el número de asientos. La evolución del coeficiente de ocupación fue buena, casi dos puntos mayor que el año anterior.

Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017	AKO Incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.)
Doméstico	5,4%	83,2	1,9 pts
Europa	(0,2%)	82,0	2,1 pts
Norteamérica	4,2%	82,3	(0,7) pts
Latinoamérica y Caribe	3,2%	84,0	0,9 pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	4,0%	80,8	1,3 pts
Asia-Pacífico	1,0%	84,6	2,1 pts
Total red	2,6%	82,6	1,0 pts

La capacidad del Grupo en **Europa** se mantuvo constante con respecto al año anterior. El aumento en Aer Lingus, incluido un nuevo servicio a Split y más vuelos durante el invierno, se compensó con las reducciones de Iberia y Vueling. El coeficiente de ocupación creció dos puntos, con mejoras en British Airways, Vueling e Iberia.

Norteamérica siguió representando la mayor parte de la red de IAG, con casi un 30%. La capacidad se incrementó principalmente en Aer Lingus, gracias a una nueva ruta entre Dublín y Miami y al impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2016, y mediante el lanzamiento de las rutas de LEVEL a Oakland (San Francisco) y Los Ángeles. British Airways también incrementó su capacidad con tres nuevas rutas a Nueva Orleans, Fort Lauderdale y Oakland (San Francisco), aunque este efecto se compensó parcialmente con las cancelaciones a causa del mal tiempo. Las cifras de pasajeros aumentaron a un ritmo ligeramente más bajo que la capacidad, pero el coeficiente de ocupación se mantuvo en un nivel elevado del 82,3%.

IAG aumentó su capacidad en **Latinoamérica y el Caribe** con la nueva ruta de British Airways a Santiago de Chile y las nuevas rutas de LEVEL a Buenos Aires y Punta Cana. Iberia aumentó sus frecuencias a Ciudad de México y Buenos Aires durante el año, aunque registró un descenso total de la capacidad debido a la reducción de frecuencias en otras rutas, como Brasil y Costa Rica. El coeficiente de ocupación en esta región aumentó y se situó en casi dos puntos por encima de la media del sector.

Tras los descensos de 2016, la capacidad en **África, Oriente Medio y el sur de Asia** aumentó en 2017, con incrementos en British Airways derivados de la división de las rutas con parada en rutas separadas (Doha/Bahréin, Muscat/Abu Dhabi) y del impacto anual completo de la ruta de Iberia a Johannesburgo. El coeficiente de ocupación mejoró 1,3 puntos.

En **Asia-Pacífico**, el aumento de la capacidad se debió al impacto anual completo de las rutas de Iberia a Shanghai y Tokio, efecto compensado parcialmente por el descenso de la capacidad de British Airways a raíz de la suspensión de la ruta a Chengdu y los cambios por el menor tamaño de los aviones que operan las rutas a Japón. Los coeficientes de ocupación aumentaron 2,1 puntos y siguieron siendo los más altos de la red de IAG.

Lanzamiento de LEVEL

El 17 de marzo, IAG lanzó LEVEL, una nueva marca de aerolínea de bajo coste de largo radio que comenzó a operar en junio de 2017 con vuelos desde Barcelona a Los Ángeles, Oakland (San Francisco), Buenos Aires y Punta Cana. LEVEL opera con dos nuevos Airbus A330 equipados con 293 asientos en clase turista y 21 en clase turista premium. A partir de marzo de 2018, LEVEL también volará entre Barcelona y Boston.

En noviembre de 2017, IAG anunció la inauguración de la nueva base de LEVEL en París-Orly. Los vuelos comenzarán en julio de 2018 y conectarán el aeropuerto francés con Montreal, Nueva York, Guadalupe y Martinica, con dos aviones adicionales.

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 usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, principalmente los de British Airways y Avios, afectó a los ingresos y gastos 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. 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 generalmente generan un déficit. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo habría sido 35 millones de euros mayor.

El Grupo cubre su exposición económica derivada de la realización de transacciones en moneda extranjera. El Grupo no cubre el efecto de la conversión que se realiza para presentar la información en euros.

Millones de euros	Incr./ (dism.)
Ingresos declarados	
Impacto de las conversiones	(1.057)
Impacto de las transacciones	467
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(590)
Gastos operativos declarados	
Impacto de las conversiones	930
Impacto de las transacciones	(375)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	555
Beneficio de las operaciones declarado	
Impacto de las conversiones	(127)
Impacto de las transacciones	92
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	(35)

La media ponderada anual de los tipos de cambio, desde el punto de vista de la conversión y las transacciones, se describe a continuación.

	2017	Incr./ (dism.)
Conversión - Balance de situación (media ponderada)		
GBP a EUR	1,13	(4,6%)
Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)		
GBP a EUR	1,14	(6,3%)
Transacción (media ponderada)		
GBP a EUR	1,14	(5,9%)
EUR a USD	1,14	2,5%
GBP a USD	1,29	(3,7%)

Ingresos

Millones de euros	2017	Año sobre año a tipos de cambio constantes	Incr./ (dism.) Por AKO a tipos de cambio constantes
Ingresos de pasaje	20.245	4,1%	1,5%
Ingresos de carga	1.084	8,0%	
Otros ingresos	1.643	5,6%	
Ingresos totales	22.972	4,4%	

Ingresos de pasaje

Según los datos presentados, los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 1,6% con respecto al año anterior, con un efecto cambiario adverso de 2,5 puntos, mientras que la capacidad se incrementó un 2,6%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) aumentaron un 1,5% gracias a un ligero ascenso del yield (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), que subió un 0,3%, y a un incremento de 1 punto en el coeficiente de ocupación.

Continuando con la tendencia alcista de los ingresos registrada a finales de 2016, los ingresos unitarios de pasaje mejoraron durante el año y frente al año anterior en todos los trimestres menos el primero. Esta evolución se debió al incremento del yield y de los coeficientes de ocupación. En el mercado Doméstico, los ingresos unitarios de pasaje del Grupo descendieron debido al aumento de la capacidad en Vueling con objeto de reducir los picos de estacionalidad en su programación de vuelos. El Grupo obtuvo buenos resultados en Europa, con importantes mejoras de los ingresos unitarios en Iberia y Vueling en un contexto de ligera reducción de la capacidad.

El crecimiento de la capacidad en Norteamérica afectó a la evolución interanual de los ingresos unitarios de pasaje del Grupo, con descensos en Iberia y Aer Lingus, y el efecto diluyente del lanzamiento de LEVEL. Los ingresos unitarios de pasaje de British Airways aumentaron. En Norteamérica, las tendencias de los ingresos unitarios fueron positivas durante el periodo.

Los ingresos unitarios de pasaje de Latinoamérica, el Caribe y Asia-Pacífico, mostraron las señales más claras de recuperación, con aumentos tanto en British Airways como en Iberia. Las economías latinoamericanas, como Brasil y Argentina, experimentaron una mejoría, mientras que en Asia-Pacífico la demanda aumentó por el descenso de la actividad terrorista en Europa.

En África, Oriente Medio y sur de Asia, los ingresos unitarios de pasaje apenas variaron con respecto al año anterior y evolucionaron de forma dispar durante el ejercicio y a lo largo de la red de Grupo.

El Grupo transportó más de 104 millones de pasajeros, lo que supone un aumento del 4,1% con respecto a 2016, destacando la fuerte demanda registrada por LEVEL y la mejoría del coeficiente de ocupación en tres de las otras cuatro aerolíneas. El *Net Promoter Score* del Grupo se situó en el 16,8%, alcanzando el objetivo-medio definido del 16,5%. Esta es una métrica nueva introducida por el Grupo este año.

Ingresos de carga

Tras la fuerte competencia que caracterizó al sector en 2016, IAG Cargo se adaptó a un mercado inesperadamente activo en 2017, sobre todo durante la segunda parte del año. Los ingresos de carga del periodo aumentaron un 8,0% a tipos de cambio constantes, mientras que el volumen medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) creció un 5,6% sobre un aumento de la capacidad del 4,8%. Las condiciones comerciales siguieron siendo difíciles en algunas regiones, aunque se beneficiaron de la fortaleza mostrada por el negocio en Asia-Pacífico tras los débiles resultados del mismo periodo del año pasado. El yield recibió un impulso en el último tramo del año, ya que la demanda en los mercados clave de IAG Cargo fue superior a la oferta. Las prioridades estratégicas siguieron siendo los productos premium, las inversiones para el crecimiento y la modernización del negocio.

Otros ingresos

"Otros ingresos" engloba la actividad del programa BA Holidays, los ingresos de Avios procedentes de los puntos emitidos y los canjes de productos, el mantenimiento de aviones y el handling. Estos ingresos aumentaron un 1,4%, un 5,6% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al crecimiento de la actividad de mantenimiento para terceros (MRO) y de los negocios de handling de Iberia. El negocio MRO realizó más revisiones de mantenimiento pesado en 2017 con respecto a 2016. Los ingresos de BA Holidays y Avios también aumentaron, en respuesta al mayor número de puntos vendidos a socios financieros y al mayor volumen de canjes de productos.

Los ingresos totales del Grupo aumentaron un 1,8%, registrándose incrementos en pasaje, carga y otros ingresos. A tipos de cambio constantes, los ingresos totales demostraron mayor fortaleza, aumentando un 4,4%.

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

Según los resultados presentados, los gastos de personal del Grupo aumentaron un 0,2% y un 4,6% a tipos de cambios constantes. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los costes unitarios de personal crecieron un 2,0% y las mejoras de la productividad compensaron parcialmente el efecto de las retribuciones variables y la inflación salarial.

Los costes unitarios de personal se incrementaron en British Airways, mientras que la productividad subió gracias a las mejoras de la eficiencia. El incremento de los costes unitarios de personal se debió a un mayor cargo por pensiones a raíz del descenso de los rendimientos de los bonos AA, el aumento de las retribuciones variables por la consecución de los objetivos de 2017 y la inflación salarial. Los costes unitarios de personal de Vueling también crecieron debido al aumento de las retribuciones variables y al considerable aumento de la plantilla media equivalente (PME) como consecuencia del programa NEXT de Vueling. El incremento de la PME responde al impacto anual completo del cambio realizado en 2016 para reforzar la plantilla interna con un crecimiento anual de la capacidad relativamente bajo, para reducir la estacionalidad de su programación de vuelos. En Aer Lingus e Iberia, la evolución de los costes unitarios de personal fue buena con respecto al año anterior gracias al crecimiento eficiente, además de la mejora de la productividad.

La productividad total del Grupo mejoró un 2,5%, con un ligero incremento interanual de la PME (un 0,1% mayor); el Grupo empleó a una media de 63.422 personas en su PME en 2017.

Gastos de personal

Millones de euros	2017	Incr./dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de personal	4.740	4,6%	2,0%

Productividad

	2017	Incr./dism.)	
		Año sobre año	
Productividad	4.828	2,5%	
Plantilla Media Equivalente	63.422	0,1%	

Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos totales de combustible del ejercicio descendieron un 5,4%; a tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible descendieron un 9,1%. Los gastos de combustible se beneficiaron del descenso del precio medio del combustible después de coberturas y de la eficiencia de la nueva flota y la mejora en los procedimientos operativos. El impacto de la conversión de monedas en las transacciones sobre los costes del combustible, netos de coberturas, fue negativo para el Grupo en 5,9 puntos porcentuales y refleja la mayor fortaleza del dólar estadounidense, sobre todo frente a la libra esterlina.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2017	Incr./dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.610	(6,8%)	(9,1%)

Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 1,8%, con un efecto positivo de 4,2 puntos por los tipos de cambio. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores aumentaron un 3,4%. En 2017, las actividades del Grupo no relacionadas con los AKO, como MRO, BA Holidays y Avios crecieron, lo que aumentó los gastos asociados a proveedores, en especial los de Handling, catering y otros gastos de explotación, y los Gastos de mantenimiento y otros costes de la flota, con el correspondiente aumento en Otros ingresos.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2017	Incr./dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos asociados a proveedores:			3,4%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.700	6,5%	
Tasas de aterrizaje y navegación	2.151	2,0%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.773	6,1%	
Propiedad, TI y otros gastos	915	9,4%	
Gastos comerciales	982	11,8%	
Diferencias de tipos de cambio	14	-	

Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolínea de British Airways a tipos de cambio constantes aumentaron, debido a las indemnizaciones abonadas a causa de las interrupciones del servicio tras el corte del suministro eléctrico de mayo de 2017, al aumento de los costes de mantenimiento por el mayor número de horas de vuelo y a las subidas de precios de los contratos de motores de pago por consumo, así como al nuevo modelo de distribución (NDM), que incrementó los costes (y los ingresos). Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolínea de Iberia a tipos de cambio constantes crecieron a causa del NDM y el marketing en relación con la campaña de su 90º aniversario, por las provisiones relacionadas con litigios de IVA y por el impacto contable de la adquisición de cuatro Airbus A340-600 al final de su periodo de arrendamiento. Los costes unitarios asociados a proveedores de Vueling mejoraron debido a las indemnizaciones relacionadas con las interrupciones del servicio registradas en 2016, incluyendo también una reducción de los costes de mantenimiento por el menor número de arrendamientos con tripulación. Los costes unitarios asociados a proveedores de Aer Lingus evolucionaron de forma positiva, gracias a las iniciativas de ahorro de costes y al crecimiento eficiente.

Por categoría de gasto:

Los **gastos de handling, catering y otros gastos de explotación** aumentaron un 6,5% excluyendo los efectos cambiarios. Los gastos crecieron a raíz del aumento de los volúmenes en el negocio de carga y el mayor número de compras de productos en BA Holidays y de canje de productos en Avios, con el correspondiente incremento de los ingresos. Este crecimiento también se debe a las mayores indemnizaciones y reclamaciones por pérdidas de equipaje relacionadas con las interrupciones del servicio sufridas por British Airways. Además, el Grupo transportó un 4,1% más de pasajeros durante el año.

Las **tasas de aterrizaje y navegación** aumentaron un 2,0%, excluyendo los efectos cambiarios. Estos costes aumentaron debido al crecimiento de la actividad: así, las horas de vuelo y los segmentos volados crecieron un 1,6% y un 1,2%, respectivamente, lo que se compensó parcialmente por las reducciones de precios en Europa y África. El Grupo también reconoció determinados recargos aeroportuarios como gastos (aprox. 2 puntos) durante el ejercicio, en lugar de imputarlos a ingresos, como en años anteriores, tras producirse un cambio en los contratos sin que tuviera un impacto neto en los márgenes.

Los **gastos de mantenimiento y otros costes de la flota** se incrementaron un 6,1%, excluyendo los efectos cambiarios. Estos incrementos se deben a partes iguales al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros en Iberia (aprox. 3,5 puntos) por el mayor número de horas de vuelo, y al aumento de precios en los contratos de motores de pago por consumo. Estos incrementos se compensaron parcialmente con los ahorros de costes conseguidos en áreas como el mantenimiento subcontratado y la logística internacional.

Los **gastos de propiedad, TI y otros gastos** crecieron un 5,2%, un 9,4% excluyendo los efectos cambiarios. Este aumento refleja el descenso de los gastos de TI capitalizados en respuesta al progreso de los proyectos internos, una provisión relacionada con el ejercicio de opciones sobre aviones arrendados y los acuerdos judiciales, incluida una inspección de IVA.

Los **gastos comerciales** aumentaron un 11,8% excluyendo los efectos cambiarios. Los gastos subieron alrededor de 4 puntos a consecuencia del nuevo modelo de distribución, que elevó tanto los gastos como los ingresos y, al mismo tiempo, permitió al Grupo dar acceso más directo al cliente. Los gastos comerciales también crecieron por el aumento de las reservas de los pasajeros y por las iniciativas de marketing, como el 90º aniversario de Iberia.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 4,1%, excluyendo los efectos cambiarios. Los gastos de amortización descendieron debido a la retirada de los Airbus A340-300 de Iberia y a la venta o amortización completa de varios de los aviones Boeing de largo radio de British Airways durante el año. Los costes de arrendamiento operativo de flota aumentaron debido a la reversión de una provisión fiscal que tuvo un efecto beneficioso en la base y a la incorporación de más aviones sujetos a arrendamiento operativo (Boeing 787-9 y Airbus A330) durante el periodo.

Costes de propiedad

Millones de euros	2017	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Costes de propiedad	2.072	4,1%	1,5%

Número de flota

Número de aviones en la flota	2017	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	
Corto radio	357	(0,6%)	
Largo radio	189	-	
	546	(0,4%)	

Costes unitarios excluido el combustible

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios totales excluido el combustible crecieron un 2,7%. Ajustado por los negocios que no son de transporte aéreo (como MRO, handling y BA Holidays) y por los tipos de cambio, el crecimiento fue del 2,1%, con incrementos en British Airways e Iberia. Los costes unitarios excluido el combustible de Aer Lingus se redujeron gracias al crecimiento eficiente y en Vueling descendieron por la mejora operativa y las iniciativas de ahorro de costes.

Beneficio de las operaciones

En resumen, el beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 3.015 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 480 millones de euros frente al ejercicio anterior. El margen operativo ajustado del Grupo mejoró 2,1 puntos, hasta el 14,4%. Los resultados del Grupo reflejan la evolución positiva de los ingresos por la recuperación del entorno macroeconómico, con mejoras en nuestros mercados estratégicos, sobre todo Norteamérica y Sudamérica. La Dirección siguió centrada en la propuesta de valor al cliente, la solidez operativa y la consecución de ahorros de costes. Lo anterior se compensó parcialmente con el aumento de los costes derivados de las interrupciones del servicio, las retribuciones variables y los mayores costes por pensiones. Estos resultados reflejan los esfuerzos del Grupo para conseguir una base de costes competitiva mediante la mejora de la productividad y las iniciativas de gestión, a la vez que se mantiene el enfoque en la satisfacción del cliente, el valor de las marcas y en la fortaleza de nuestro modelo operativo.

Resultados financieros por marca

Beneficio operativo antes de partidas excepcionales

En el ejercicio completo, el beneficio de las operaciones de **Aer Lingus** fue de 269 millones de euros, lo que supone una mejora de 36 millones de euros con respecto al ejercicio anterior. La capacidad creció un 12,1% mediante la incorporación de otro Airbus A330 y por el efecto anual completo de los Airbus A330 entregados durante 2016 para apoyar la expansión de la red de largo radio de Aer Lingus.

Los ingresos de pasaje aumentaron, aunque en base unitaria descendieron a causa de la caída del yield provocada por el considerable aumento de la capacidad y las presiones competitivas. El margen operativo ajustado de Aer Lingus mejoró 1,3 puntos, hasta el 16,2%.

Aer Lingus consiguió importantes ahorros de costes mediante un crecimiento eficiente con mayor productividad y mediante las iniciativas en materia de costes. Esto incluye áreas como mantenimiento, ventas y TI.

Resultados financieros por marca

	Aer Lingus		British Airways	
	Millones de euros	Incr./ (dism.)	Millones de libras esterlinas	Incr./ (dism.)
AKO (millones)	26.386	12,1%	180.070	0,7%
Coeficiente de ocupación (%)	81,1	(0,5) pts	81,8	0,6 pts
Ingresos de pasaje	1.799	5,4%	11.054	6,9%
Ingresos de carga	48	6,7%	683	15,9%
Otros ingresos	12	(14,3%)	532	3,5%
Ingresos totales	1.859	5,3%	12.269	7,2%
Gastos de combustible y derechos de emisión	316	(0,9%)	2.553	3,4%
Gastos de personal	345	5,3%	2.573	5,3%
Gastos asociados a proveedores	755	4,7%	4.411	6,8%
EBITDAR	443	11,0%	2.732	13,8%
Costes de propiedad	174	4,8%	978	5,2%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	269	15,5%	1.754	19,1%
<i>Margen operativo ajustado</i>	<i>16,2%</i>	<i>1,3 pts</i>	<i>14,9%</i>	<i>1,4 pts</i>
Yield de pasaje (céntimos de € o peniques de £/PKT)	8,40	(5,6%)	7,50	5,3%
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de € o peniques de £/AKO)	6,82	(6,1%)	6,14	6,1%
Ingresos unitarios totales (céntimos de € o peniques de £/AKO)	7,05	(6,1%)	6,81	6,4%
Coste unitario de combustible (céntimos de € o peniques de £/AKO)	1,20	(11,5%)	1,42	2,6%
Costes unitarios excluyendo el combustible (céntimos de € o peniques de £/AKO)	4,83	(6,4%)	4,42	5,4%
Costes unitarios totales (céntimos de € o peniques de £/AKO)	6,03	(7,6%)	5,84	4,7%

El beneficio de las operaciones de **British Airways** fue de 1.754 millones de libras esterlinas, excluyendo partidas excepcionales, lo que supone 281 millones de libras esterlinas más que en el ejercicio anterior, sobre un aumento de la capacidad del 0,7%. A pesar de estos sólidos resultados financieros, British Airways se enfrentó a varios retos en 2017, como un fallo del suministro eléctrico en mayo que provocó importantes alteraciones en el servicio. La mejora de la experiencia del cliente sigue siendo un foco de atención prioritaria para la aerolínea.

Los ingresos de pasaje subieron durante el año y mejoraron tanto el yield como los coeficientes de ocupación. El yield de los servicios premium mejoró, destacando el buen tono del mercado de negocios.

Los costes unitarios excluido el combustible de British Airways aumentaron durante el año, debido a las indemnizaciones, el NDM, los cargos aeroportuarios y también por el crecimiento de BA Holidays y Cargo. En 2017 se registró el primer impacto anual completo del Plan4 de British Airways y se consiguieron ahorros en varias áreas, incluyendo las oficinas centrales, el mantenimiento, a través de la externalización, y la optimización en el uso de inmuebles.

En conjunto, el margen operativo ajustado de British Airways mejoró 1,4 puntos hasta el 14,9%.

Beneficio operativo antes de partidas excepcionales

El beneficio operativo de **Iberia** ascendió a 376 millones de euros, lo que supone un incremento de 105 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo ajustado del 9,6%. La capacidad aumentó un 2,2% durante el año, con aumentos de los ingresos unitarios de pasaje y mejoras en la mayoría de regiones.

En 2017, la actividad de MRO de Iberia también aumentó sus ingresos externos en aproximadamente 90 millones de euros, mientras que continuó prestando sus servicios a otras empresas del Grupo.

En el plano de los costes, los costes unitarios excluyendo el combustible de la aerolínea crecieron debido a un aumento de las provisiones, incluidas aquellas por litigios de IVA, el efecto contable de la adquisición de los Airbus A340-600 arrendados y los mayores costes comerciales, debido en parte al NDM. Los costes unitarios de personal y la productividad mejoraron gracias a las iniciativas de eficiencia emprendidas en el marco del *Plan de Futuro II* de Iberia.

Resultados financieros por marca

	Iberia*		Vueling	
	Millones de euros	Incr./ (dism.)	Millones de euros	Incr./ (dism.)
AKO (millones)	63.660	2,2%	34.378	1,5%
Coeficiente de ocupación (%)	84,1	2,1 pts	84,7	1,9 pts
Ingresos de pasaje	3.581	5,5%	2.103	2,6%
Ingresos de carga	254	0,4%	-	-
Otros ingresos	1.016	8,1%	22	37,5%
Ingresos totales	4.851	5,8%	2.125	2,9%
Gastos de combustible y derechos de emisión	926	(7,7%)	428	(15,1%)
Gastos de personal	1.052	1,9%	233	8,9%
Gastos asociados a proveedores	2.038	12,4%	1.008	(2,3%)
EBITDAR	835	13,1%	456	44,8%
Costes de propiedad	459	(1,7%)	268	5,1%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	376	38,7%	188	213,3%
<i>Margen operativo ajustado</i>	<i>9,6%</i>	<i>1,7pts</i>	<i>12,7%</i>	<i>6,0pts</i>
Yield de pasaje (céntimos de €/PKT)	6,69	0,8%	7,22	(1,2%)
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de €/AKO)	5,63	3,4%	6,12	1,2%
Ingresos unitarios totales (céntimos de €/AKO)	7,62	3,5%	6,18	1,5%
Coste unitario de combustible (céntimos de €/AKO)	1,46	(9,7%)	1,25	(16,2%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (céntimos de €/AKO)	5,57	4,8%	4,39	(0,9%)
Costes unitarios totales (céntimos de €/AKO)	7,03	1,4%	5,63	(4,8%)

* Los resultados de Iberia excluyen LEVEL

El beneficio operativo de **Vueling** ascendió a 188 millones de euros, con un margen operativo ajustado del 12,7%, lo que supone una subida de 6,0 puntos con respecto al ejercicio anterior. A través de su programa NEXT, Vueling ha restablecido su rendimiento operativo y financiero. La capacidad se aumentó un 1,5% y creció en el primer y cuarto trimestre con el objetivo de reducir la estacionalidad de su red.

Los ingresos unitarios de pasaje de Vueling mejoraron frente al año pasado, con un descenso del yield, pero un aumento de los coeficientes de ocupación. La mejora de Vueling en Europa se compensó parcialmente con los descensos en su mercado doméstico, debido al crecimiento del primer y cuarto trimestre.

Los costes unitarios excluyendo el combustible de Vueling descendieron y se consiguieron ahorros en los costes unitarios asociados a proveedores gracias a la reducción de los costes de mantenimiento y los gastos por indemnizaciones. Los costes unitarios de personal aumentaron debido al crecimiento del número de PME en el marco de su programa NEXT para mejorar la solidez operativa, y por el pago de retribuciones variables vinculadas a los resultados de este año.

Los resultados de Vueling reflejan una importante transformación operativa y financiera con respecto al año anterior; con unos márgenes y un beneficio de las operaciones más sólidos permitiéndole retomar su estrategia de crecimiento.

Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 4 de los estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

Durante el año, el Grupo reconoció un cargo excepcional de 288 millones de euros relacionado con gastos de reestructuración. En 2017, Iberia acordó un procedimiento de despido colectivo con los empleados en el marco de su plan de transformación, Plan de Futuro II, que será voluntario tanto para los empleados como para la compañía y cuyo objetivo es mejorar la productividad. En el ejercicio, se reconocieron gastos de reestructuración de 180 millones de euros en relación con lo anterior.

Las iniciativas de transformación del Plan4 de British Airways comenzaron en 2016 con el objetivo de mejorar los costes unitarios excluido el combustible, incidiendo sobre todo en los gastos de personal y el aumento de la productividad. Durante 2017, el resultado fue una reducción de la plantilla en todo el negocio, desde las funciones administrativas hasta las de mantenimiento y ventas, y se tradujo en un cargo excepcional de 108 millones de euros (2016: 144 millones de euros).

El Grupo también realizó cambios en el plan de prestaciones médicas post-empleo de EE.UU. (US PRMB) en British Airways durante el año anterior para poner en consonancia el nivel de las prestaciones con las tendencias nacionales en EE.UU. Estos cambios se han traducido en el reconocimiento de una reducción excepcional de los costes de personal por valor de 51 millones de euros.

La partida excepcional registrada en 2016 en gastos de combustible y derechos de emisión 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 en la columna de resultados declarados.

Gastos no operativos e impuestos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 234 millones de euros, un aumento frente a los 122 millones de euros del ejercicio anterior. Estos incrementos son de naturaleza no recurrente y se deben a:

- Una diferencia negativa de 97 millones de euros en el beneficio o pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones, debido a la venta de un Airbus A340 de Iberia con una pérdida contable de 11 millones de euros, y el beneficio de 30 millones de euros derivado de la venta y posterior alquiler de 12 Airbus A319, registrado en la base comparativa de 2016;
 - Una variación negativa de 81 millones de euros de ganancias no realizadas en 2016 a pérdidas en 2017 en instrumentos derivados no clasificados como de cobertura; y
 - Una variación de 52 millones de euros en los tipos de cambio netos en la conversión de activos y pasivos monetarios no corrientes.
- Estos incrementos se compensaron parcialmente con un descenso de los gastos financieros netos de 66 millones de euros debido a la reducción de la deuda.

Impuestos

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 (Reino Unido, España o Irlanda, con tipos impositivos en 2017 del 19,25%, el 25% y el 12,5%, respectivamente). El tipo impositivo efectivo del Grupo para el ejercicio fue del 18,9% (2016: 19,6%) y el cargo fiscal fue de 472 millones de euros (2016: cargo de 410 millones de euros).

El Grupo sigue compensando las pérdidas fiscales y otros activos fiscales con las ganancias fiscales del ejercicio en curso; en 2017, el Grupo abonó impuestos de sociedades por valor de 237 millones de euros (2016: 318 millones de euros).

Beneficio después de impuestos y beneficios por acción (BPA)

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales del Grupo se situó en 2.243 millones de euros, lo que supone un incremento del 12,7%. Este aumento refleja la excelente evolución del beneficio de las operaciones. El beneficio diluido por acción antes de partidas excepcionales es uno de nuestros indicadores clave de rendimiento y aumentó un 14%, beneficiándose también del efecto positivo del programa de recompra de acciones.

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del Grupo se situó en 2.021 millones de euros, lo que supone un incremento del 3,5%.

Dividendos

El Consejo de Administración ha propuesto un dividendo complementario para los accionistas de 14,5 céntimos de euro, lo que eleva el dividendo total del ejercicio a 27,0 céntimos de euro por acción. Sujeto a la aprobación de los accionistas en la Junta General de Accionistas, el dividendo complementario se abonará el 2 de julio de 2018 a los accionistas que figuren en el registro a 29 de junio de 2018.

Declaración sobre la política de dividendos

Para determinar el nivel de dividendos de cualquier año, el Consejo de Administración tiene en cuenta varios 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 *upstreaming*;
- La cobertura de los dividendos; y
- Los planes de remuneración a los accionistas a medio y largo plazo.

La Empresa ha recibido pagos de cada una de las cuatro principales aerolíneas en 2017, aunque debido a las pérdidas acumuladas en algunas empresas, no todas se contabilizan como distribuibles. Estos pagos pueden desencadenar aportaciones adicionales a los planes de pensiones si superan unos umbrales establecidos de antemano; véase la nota 31 de los estados financieros.

A pesar de estos factores, la situación de las reservas distribuibles de la Compañía era sólida, con una disponibilidad de 6.100 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 (2016: 6.100 millones de euros).

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 sostenibles a los accionistas.

El Grupo hace un seguimiento de su capital utilizando el apalancamiento financiero ajustado, la deuda neta ajustada-EBITDAR y la liquidez. En 2017, el margen financiero del Grupo aumentó, ya que la deuda neta ajustada-EBITDAR descendió hasta 1,5, frente a 1,8 en 2016, con mejoras tanto en la deuda neta ajustada como el EBITDAR. La deuda neta ajustada se redujo 400 millones de euros, hasta 7.759 millones de euros, gracias a una posición de caja más sólida y un descenso de los préstamos a largo plazo, compensado parcialmente por un aumento de la deuda neta relacionada con arrendamientos operativos de aviones. El EBITDAR creció 506 millones de euros frente al año pasado, en respuesta al crecimiento rentable del Grupo; con una mejora del margen de EBITDAR de 2 puntos y un crecimiento de los AKO del 2,6%. **El apalancamiento financiero ajustado** del 51% en 2016 se situó dentro del objetivo del Grupo de mantener una calificación *investment grade* y mejoró otros 6 puntos hasta el 45% gracias al crecimiento del beneficio después de impuestos.

El **flujo libre de caja para el accionista** del Grupo aumentó 630 millones de euros en 2017, debido al incremento del EBITDAR y del EBITDA antes de partidas excepcionales y a una ligera reducción neta de las inversiones en inmovilizado (CAPEX). El CAPEX neto es la adquisición y venta de inmovilizado material e inmaterial (2017: 1.184 millones de euros; 2016: 1.301 millones de euros).

En 2017, el **CAPEX** del Grupo incluyó la entrega de tres nuevos aviones, un Boeing 787-8 y dos Airbus A330. Estas inversiones en inmovilizado se contrarrestaron parcialmente con los fondos de 287 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de 7 aviones nuevos (cuatro Airbus A321 y tres Airbus A330).

En comparación, en 2016 el CAPEX 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 Airbus A321, ocho 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. Debido a las fechas de entrega de aviones en 2017, el CAPEX fue más bajo y se situó por debajo del objetivo de planificación, cifrado en una media de 2.100 millones de euros anuales.

Los movimientos del **capital circulante y otros distintos de efectivo** generaron 558 millones de euros de flujos libres de caja (2016: 235 millones de euros), debido principalmente al crecimiento del Grupo, registrándose un aumento de los ingresos anticipados y un impacto por diferencias temporales de los prepagos y los pagos por impuestos.

Los pagos por pensiones y reestructuraciones recogen los pagos realizados a los planes APS y NAPS de British Airways y los pagos por reestructuraciones en el marco del Plan4 de British Airways y el Plan de Futuro II de Iberia.

En 2017, el **dividendo pagado** representa el dividendo complementario de 2016 y el dividendo a cuenta de 2017.

Flujos de caja

Millones de euros	2017	2016	Movimiento
EBITDAR antes de partidas excepcionales	5.087	4.581	506
Gastos de arrendamiento operativo de flota ('alquileres')	(888)	(759)	(129)
EBITDA antes de partidas excepcionales	4.199	3.822	377
Intereses netos	(93)	(148)	55
Impuestos	(237)	(318)	81
Adquisición de inmovilizado material e inmaterial	(1.490)	(3.038)	1.548
Venta de inmovilizado material e inmaterial	306	1.737	(1.431)
Flujo libre de caja	2.685	2.055	630
Capital circulante y otros distintos de efectivo	558	235	323
Pensiones y reestructuración	(914)	(946)	32
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	178	1.317	(1.139)
Amortización de préstamos a largo plazo	(973)	(1.130)	157
Dividendo pagado	(512)	(442)	(70)
Recompra de acciones	(500)	-	(500)
Otra inversión	72	2	70
Otra financiación	(21)	(45)	24
Flujo de caja	573	1.046	(473)
Saldo inicial de efectivo y depósitos	6.428	5.856	572
Diferencias de cambio netas	(325)	(474)	149
Efectivo y depósitos	6.676	6.428	248

Millones de euros	2017	2016	Incr./ (dism.)
British Airways	3.182	2.958	224
Iberia	1.167	1.179	(12)
Aer Lingus	1.025	855	170
Vueling	681	648	33
IAG y otras compañías del Grupo	621	788	(167)
Efectivo y depósitos	6.676	6.428	248

Durante el año, IAG ejecutó un plan de recompra de acciones en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas sin dejar de reinvertir en el negocio y gestionar el apalancamiento. El programa ascendió a un total de 500 millones de euros e IAG compró 74.999.449 acciones ordinarias, que posteriormente se cancelaron.

Además del programa de recompra de acciones, el Grupo generó suficiente flujo libre de caja para los accionistas para respaldar la recomendación de un dividendo en efectivo a cuenta y complementario de 554 millones de euros para sus accionistas, con una cobertura de efectivo de 4,0. El Grupo devolvió más de 1.000 millones de euros a sus accionistas en 2017.

En febrero de 2018, el Grupo también ha anunciado su intención de llevar a cabo un programa de recompra de acciones que consistirá de 500 millones de euros distribuidos a lo largo de 2018.

Tomando en cuenta estos factores, el flujo de caja del Grupo en el ejercicio ascendió a 573 millones de euros, y el **aumento de efectivo después de diferencias de cambio** fue de 248 millones de euros. Cada compañía operativa mantiene unos niveles adecuados de liquidez, con saldos que superan el 20% de los ingresos y son suficientes para cumplir con las obligaciones según van venciendo.

Deuda neta, deuda neta ajustada y apalancamiento ajustado

Millones de euros	2017	2016	Movimiento
Deuda	(8.515)	(8.630)	115
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	6.428	5.856	572
Deuda neta a 1 de enero	(2.087)	(2.774)	687
Aumento de efectivo después de diferencias de cambio	248	572	(324)
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	973	1.130	(157)
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(178)	(1.317)	1.139
Disminución/(aumento) de la deuda neta por financiación regular	795	(187)	982
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	389	302	87
Deuda neta a 31 de diciembre	(655)	(2.087)	1.432
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	(7.104)	(6.072)	(1.032)
Deuda neta ajustada a 31 de diciembre	(7.759)	(8.159)	400

La deuda neta a 31 de diciembre de 2017 era de 655 millones de euros, lo que supuso una reducción de 1.432 millones de euros en el año, debido a una mejora de la posición de liquidez.

La deuda neta de las actividades de financiación periódicas descendió 795 millones de euros, ya que los nuevos préstamos fueron inferiores a los pagos periódicos en concepto de arrendamientos y amortizaciones de deuda del ejercicio actual. El nivel de los nuevos préstamos y arrendamientos financieros de 2017 y 2016 está en consonancia con el calendario de entregas de flota del Grupo.

Los costes de arrendamiento de aviones capitalizados aumentaron durante el ejercicio debido al impacto anual completo de los aviones financiados mediante arrendamientos operativos y entregados en 2016, como los Boeing 787 y los Airbus A330.

Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

El Grupo ha suscrito arrendamientos comerciales sobre ciertos inmuebles y equipos, pero fundamentalmente sobre aviones. Los contratos cubren principalmente un periodo de 21 años con pagos totales de 7.642 millones de euros (2016: 8.314 millones de euros); consulte la nota 23 para más información sobre las fechas. El indicador de deuda neta ajustada del Grupo incluye una estimación de la deuda relacionada con arrendamientos operativos de aviones ("costes de arrendamiento de aviones capitalizados"), multiplicando por ocho el coste de los arrendamientos operativos de aviones del ejercicio actual.

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 12.137 millones de euros (2016: 14.022 millones de euros) en el conjunto del Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2023 en relación con 113 aviones de la familia Airbus A320, 17 Boeing 787, 43 Airbus A350 y 4 Airbus A330.

En conjunto, el Grupo mantiene la flexibilidad en sus planes de flota mediante la capacidad de diferir, ejercer opciones y negociar diferentes 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.

Las prioridades estratégicas de IAG son las siguientes:

- Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer nivel
- Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
- Mejorar la plataforma integrada común de IAG.

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 27 a 32 del Informe y Cuentas Anuales de 2016, siguen siendo válidos. El Grupo continuó evaluando y preparándose para los posibles cambios tras el impacto del voto del Reino Unido para abandonar la UE. A medida que avanza el 2018, continúa la incertidumbre política, la subida en los precios del combustible y el riesgo de un posible impacto en nuestras operaciones y nuestra reputación, según aumentan la frecuencia, naturaleza y sofisticación de los ataques informáticos.