

## ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 31 de octubre de 2014, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones en el tercer trimestre ascendió a 900 millones de euros (2013: 690 millones de euros) antes de partidas excepcionales, mejorando en 210 millones de euros con respecto al año anterior.
- A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje del tercer trimestre descendieron un 0,9% y los costes unitarios excluyendo el combustible disminuyeron un 4,5%.
- Los ingresos del trimestre crecieron un 8,5%, alcanzando la cifra de 5.866 millones de euros, siendo el incremento de un 6,9% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre disminuyeron un 7,5% a tipos de cambio constantes.
- El beneficio de las operaciones correspondiente al periodo de nueve meses ascendió a 1.130 millones de euros (2013: 657 millones de euros) antes de partidas excepcionales, mejorando en 473 millones de euros con respecto al año anterior.
- El cargo excepcional de 82 millones de euros fue debido a reevaluaciones monetarias.
- El efectivo se situó en 5.064 millones de euros a 30 de septiembre de 2014, lo que supone un incremento de 1.431 millones de euros con respecto al cierre del ejercicio 2013.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó en 4 puntos, situándose en el 46%.

### Resumen de resultados:

| Información financiera en millones de euros                    | Nueve meses finalizados el 30 de septiembre |                           | Incr./<br>(dism.) |
|--|---|---------------------------|-------------------|
|  | 2014  | 2013                      |                   |
| Ingresos de pasaje   | 13.435                                      | 12.299                    | 9,2 %             |
| Total ingresos   | 15.155                                      | 14.113                    | 7,4 %             |
| Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales   | 1.130                                       | 657                       |                   |
| Partidas excepcionales   | (82)  | (309)                     |                   |
| Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales | 1.048                                       | 348                       |                   |
| Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales        | 694   | 77                        |                   |
| Beneficio básico por acción (céntimos de €)                    | 33,4  | 3,2                       |                   |
| Indicadores operativos   | 2014  | 2013                      | Incr./<br>(dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)                   | 190.234                                     | 172.234                   | 10,5 %            |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)              | 153.537                                     | 140.220                   | 9,5 %             |
| Coeficiente de ocupación (%)                                   | 80,7  | 81,4                      | (0,7pts)          |
| Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)                           | 8,75  | 8,77                      | (0,2)%            |
| Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)                           | 7,06  | 7,14                      | (1,1)%            |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)    | 5,00  | 5,21                      | (4,0)%            |
| Millones de euros  | A 30 de septiembre de 2014                  | A 31 de diciembre de 2013 | Incr./<br>(dism.) |
| Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo                 | 5.064                                       | 3.633                     | 39,4 %            |
| Deuda neta ajustada <sup>(1)</sup>                             | 5.547                                       | 5.701                     | (2,7)%            |
| Apalancamiento financiero ajustado <sup>(2)</sup>              | 46%   | 50%                       | (4pts)            |

<sup>(1)</sup>La deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados.

<sup>(2)</sup>El apalancamiento financiero ajustado es definido por la deuda neta ajustada, dividida entre la deuda neta ajustada y el patrimonio neto ajustado.

### El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“Este trimestre registramos un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 900 millones de euros. A tipos de cambio constantes, los ingresos aumentaron un 6,9%, con un descenso del 4,5% en los costes unitarios excluyendo el combustible y del 7,5% en los costes unitarios de combustible.

“Continuamos incrementando la capacidad de forma eficiente, con un sólido desempeño en los costes unitarios, tanto excluyendo el combustible como aquellos relacionados con el combustible. Estos últimos se vieron favorecidos por la incorporación de nuevos y más eficientes aviones a nuestra flota.

“British Airways alcanzó un beneficio de las operaciones de 607 millones de euros, comparado con los 477 millones de euros del año anterior, e incrementó la capacidad, manteniendo al mismo tiempo su enfoque en el control de costes. El beneficio de las operaciones de Iberia ascendió a 162 millones de euros comparado con los 74 millones de euros del año anterior, destacando su rigurosa disciplina en el control de costes, junto con los beneficios que siguen derivándose de su reestructuración. Vueling continuó creciendo, desarrollando sus nuevas bases en Italia y Bélgica, con un beneficio de las operaciones de 140 millones de euros comparado con los 139 millones de euros del año anterior.

“En los nueve meses, obtuvimos un beneficio de las operaciones de 1.130 millones de euros antes de partidas excepcionales, lo que supone un aumento de 473 millones de euros con respecto al año anterior”.

### **Perspectivas de negocio**

Para el ejercicio 2014, esperamos conseguir una mejora en el beneficio operativo antes de partidas excepcionales de entre 550 y 600 millones de euros, partiendo de una base de 770 millones de euros en 2013.

### **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 2013; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).

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

Tfno.: +44 (0)208 564 2900  
[Investor.relations@iagroup.com](mailto:Investor.relations@iagroup.com)

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Nueve meses finalizados el 30 de septiembre

| Millones de euros   | Antes de<br>partidas<br>excepcionales<br>2014 | Partidas<br>excepcionales | Total<br>2014 | Antes de<br>partidas<br>excepcionales<br>2013 | Partidas<br>excepcionales | Total<br>2013 | Incr./<br>(dism.) |
|---|---|---------------------------|---------------|---|---------------------------|---------------|-------------------|
| Ingresos de pasaje  | 13.435  |                           | 13.435        | 12.299  |                           | 12.299        | 9,2 %             |
| Ingresos de carga   | 724   |                           | 724           | 797   |                           | 797           | (9,2)%            |
| Otros ingresos  | 996   |                           | 996           | 1.017   |                           | 1.017         | (2,1)%            |
| <b>Total ingresos</b>   | <b>15.155</b>                                 |                           | <b>15.155</b> | <b>14.113</b>                                 |                           | <b>14.113</b> | <b>7,4 %</b>      |
| Gastos de personal  | 3.182   |                           | 3.182         | 3.075   | 268                       | 3.343         | 3,5 %             |
| Gastos de combustible y derechos de<br>emisión                | 4.517   |                           | 4.517         | 4.475   | (5)                       | 4.470         | 0,9 %             |
| Gastos de handling, catering y otros<br>gastos de explotación | 1.542   |                           | 1.542         | 1.442   |                           | 1.442         | 6,9 %             |
| Tasas de aterrizaje y de navegación                           | 1.185   |                           | 1.185         | 1.058   |                           | 1.058         | 12,0 %            |
| Gastos de mantenimiento y otros<br>costes de flota            | 938   |                           | 938           | 976   | 15                        | 991           | (3,9)%            |
| Propiedad, TI y otros gastos                                  | 698   |                           | 698           | 684   | 5                         | 689           | 2,0 %             |
| Gastos comerciales  | 670   |                           | 670           | 609   |                           | 609           | 10,0 %            |
| Depreciación, amortización y<br>deterioro                     | 870   |                           | 870           | 744   | 8                         | 752           | 16,9 %            |
| Gastos de arrendamiento operativo de<br>flota                 | 405   |                           | 405           | 355   | 18                        | 373           | 14,1 %            |
| Diferencias de tipo de cambio                                 | 18  | 82                        | 100           | 38  |                           | 38            |                   |
| Gastos totales de las operaciones                             | 14.025  | 82                        | 14.107        | 13.456  | 309                       | 13.765        | 4,2 %             |
| <b>Beneficio de las operaciones</b>                           | <b>1.130</b>                                  | (82)                      | <b>1.048</b>  | <b>657</b>                                    | (309)                     | <b>348</b>    |                   |
| Gastos no operativos netos                                    | (178)   | 30                        | (148)         | (228)   | (17)                      | (245)         |                   |
| Beneficio antes de impuestos                                  | 952   | (52)                      | 900           | 429   | (326)                     | 103           |                   |
| Impuestos   | (222)   | 16                        | (206)         | (24)  | (2)                       | (26)          |                   |
| <b>Beneficio después de impuestos del<br/>periodo</b>         | <b>730</b>                                    | (36)                      | <b>694</b>    | <b>405</b>                                    | (328)                     | <b>77</b>     |                   |

| Indicadores operativos                                   | 2014 <sup>(1)</sup> | 2013 <sup>(1)</sup> | Incr./<br>(dism.) |
|--|---------------------|---------------------|-------------------|
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)             | 190.234             | 172.234             | 10,5 %            |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)        | 153.537             | 140.220             | 9,5 %             |
| Coeficiente de ocupación (%)                             | 80,7                | 81,4                | (0,7pts)          |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)       | 4.023               | 4.150               | (3,1)%            |
| Cifras de pasajeros (miles)                              | 58.907              | 50.454              | 16,8 %            |
| Toneladas de carga transportadas (miles)                 | 660                 | 683                 | (3,4)%            |
| Despegues (miles)  | 455.637             | 403.025             | 13,1 %            |
| Horas bloque (horas)                                     | 1.298.837           | 1.177.347           | 10,3 %            |
| Plantilla media equivalente                              | 59.711              | 60.470              | (1,3)%            |
| Aviones en servicio                                      | 464                 | 437                 | 6,2 %             |
| Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)                  | 8,75                | 8,77                | (0,2)%            |
| Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)                  | 7,06                | 7,14                | (1,1)%            |
| Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)                   | 18,00               | 19,20               | (6,3)%            |
| Coste de combustible / AKO (céntimos de €)               | 2,37                | 2,60                | (8,8)%            |
| Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos de €) | 5,00                | 5,21                | (4,0)%            |
| Coste total / AKO (céntimos de €)                        | 7,37                | 7,81                | (5,6)%            |

<sup>(1)</sup> Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Trimestre finalizado el 30 de septiembre

| Millones de euros   | Antes de<br>partidas<br>excepcionales<br>2014 | Partidas<br>excepcionales | Total<br>2014 | Antes de<br>partidas<br>excepcionales<br>2013 | Partidas<br>excepcionales | Total<br>2013 | Incr./<br>(dism.) |
|---|---|---------------------------|---------------|---|---------------------------|---------------|-------------------|
| Ingresos de pasaje  | 5.258   |                           | 5.258         | 4.801   |                           | 4.801         | 9,5 %             |
| Ingresos de carga   | 236   |                           | 236           | 256   |                           | 256           | (7,8)%            |
| Otros ingresos  | 372   |                           | 372           | 349   |                           | 349           | 6,6 %             |
| <b>Total ingresos</b>   | <b>5.866</b>                                  |                           | <b>5.866</b>  | <b>5.406</b>                                  |                           | <b>5.406</b>  | <b>8,5 %</b>      |
| Gastos de personal  | 1.086   |                           | 1.086         | 1.006   |                           | 1.006         | 8,0 %             |
| Gastos de combustible y derechos de<br>emisión                | 1.619   |                           | 1.619         | 1.611   | (2)                       | 1.609         | 0,5 %             |
| Gastos de handling, catering y otros<br>gastos de explotación | 560   |                           | 560           | 518   |                           | 518           | 8,1 %             |
| Tasas de aterrizaje y de navegación                           | 451   |                           | 451           | 403   |                           | 403           | 11,9 %            |
| Gastos de mantenimiento y otros<br>costes de flota            | 332   |                           | 332           | 350   |                           | 350           | (5,1)%            |
| Propiedad, TI y otros gastos                                  | 212   |                           | 212           | 227   |                           | 227           | (6,6)%            |
| Gastos comerciales  | 233   |                           | 233           | 211   |                           | 211           | 10,4 %            |
| Depreciación, amortización y<br>deterioro                     | 299   |                           | 299           | 246   |                           | 246           | 21,5 %            |
| Gastos de arrendamiento operativo de<br>flota                 | 145   |                           | 145           | 140   | (1)                       | 139           | 3,6 %             |
| Diferencias de tipo de cambio                                 | 29  | 82                        | 111           | 4   |                           | 4             |                   |
| Gastos totales de las operaciones                             | 4.966   | 82                        | 5.048         | 4.716   | (3)                       | 4.713         | 5,3 %             |
| <b>Beneficio de las operaciones</b>                           | <b>900</b>                                    | <b>(82)</b>               | <b>818</b>    | <b>690</b>                                    | <b>3</b>                  | <b>693</b>    |                   |
| Gastos no operativos netos                                    | (103)   | 30                        | (73)          | (84)  |                           | (84)          |                   |
| Beneficio antes de impuestos                                  | 797   | (52)                      | 745           | 606   | 3                         | 609           |                   |
| Impuestos   | (163)   | 16                        | (147)         | (29)  |                           | (29)          |                   |
| <b>Beneficio después de impuestos del<br/>periodo</b>         | <b>634</b>                                    | <b>(36)</b>               | <b>598</b>    | <b>577</b>                                    | <b>3</b>                  | <b>580</b>    |                   |

| Indicadores operativos                                   | 2014    | 2013    | Incr./<br>(dism.) |
|--|---------|---------|-------------------|
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)             | 69.342  | 63.594  | 9,0 %             |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)        | 58.206  | 53.842  | 8,1 %             |
| Coeficiente de ocupación (%)                             | 83,9    | 84,7    | (0,8pts)          |
| Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)       | 1.331   | 1.394   | (4,5)%            |
| Cifras de pasajeros (miles)                              | 23.427  | 21.317  | 9,9 %             |
| Toneladas de carga transportadas (miles)                 | 219     | 227     | (3,5)%            |
| Despegues (miles)  | 172.120 | 158.884 | 8,3 %             |
| Horas bloque (horas)                                     | 479.372 | 445.278 | 7,7 %             |
| Plantilla media equivalente                              | 60.852  | 60.384  | 0,8 %             |
| Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)                  | 9,03    | 8,92    | 1,2 %             |
| Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)                  | 7,58    | 7,55    | 0,4 %             |
| Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)                   | 17,73   | 18,36   | (3,4)%            |
| Coste de combustible / AKO (céntimos de €)               | 2,33    | 2,53    | (7,9)%            |
| Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos de €) | 4,83    | 4,88    | (1,0)%            |
| Coste total / AKO (céntimos de €)                        | 7,16    | 7,42    | (3,5)%            |

## **Análisis financiero:**

### *Adquisiciones*

Los resultados del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014 incluyen las operaciones de Vueling. El periodo comparativo incluye a Vueling desde la fecha de su adquisición, el 26 de abril de 2013.

### *Capacidad*

La capacidad total se incrementó un 10,5% en los nueve primeros meses del año y el tráfico aumentó un 9,5%, lo que redujo el coeficiente de ocupación 0,7 puntos hasta el 80,7%.

### *Ingresos*

Los Ingresos de pasaje aumentaron un 9,2% comparado con los nueve meses del año anterior, registrándose un efecto cambiario adverso de 0,2 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 1,0% a tipos de cambio constantes debido al descenso del *yield*, pero fundamentalmente por el descenso del coeficiente de ocupación.

Los Ingresos de carga disminuyeron un 6,3% a tipos de cambio constantes, o 3,3% basándonos en ingresos por tonelada-kilómetro transportada, debido a la debilidad del *yield* frente al año pasado. Desde el 30 de abril de 2014, IAG Cargo ha recortado considerablemente su programa de aviones cargueros, lo que ha provocado un descenso de los ingresos y los costes, con una contribución neta positiva.

La partida de Otros ingresos descendió un 3,7% a tipos de cambio constantes debido al impacto negativo de la eliminación de los ingresos de *handling* y mantenimiento de Iberia relacionados con Vueling y que se incluyen en el periodo comparativo previo a la adquisición. La partida de Otros ingresos también incluye a BA Holidays, que ha seguido registrando crecimiento.

### *Costes*

Los costes unitarios de personal mejoraron un 8,4% a tipos de cambio constantes reflejando un crecimiento eficiente. El número medio de empleados se redujo un 1,3%, mientras que la productividad mejoró un 11,9%. Las mejoras de los costes unitarios de personal y de la productividad provienen de la incorporación de Vueling, el Plan de Transformación de Iberia y el crecimiento eficiente de la capacidad de British Airways.

Los costes unitarios de combustible descendieron un 6,9% a tipos de cambio constantes, debido al descenso de los precios medios del combustible netos de coberturas y a la mejora del consumo gracias a aviones de sustitución más eficientes, como el Boeing 787, el Airbus A330 y el Airbus A380.

Las Tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 12,0%, registrándose un efecto cambiario negativo en torno a 0,5%. El número de despegues creció un 13,1%, lo que elevó las tasas de aterrizaje, y las horas bloque subieron un 10,3%, incrementando las tasas de navegación.

Los Gastos de *handling*, *catering* y otros gastos de explotación aumentaron un 6,9%, registrándose un efecto cambiario negativo en torno a 0,5%. La partida de Gastos de *handling*, *catering* y otros gastos de explotación se vio favorecida por la eliminación del *handling* de Iberia relacionado con Vueling, que se incluye en el periodo comparativo previo a la adquisición. Los incrementos subyacentes en la partida de Gastos de *handling*, *catering* y otros gastos de explotación reflejan el aumento del 16,8% en los pasajeros transportados durante el periodo y el incremento en la actividad de BA Holidays.

Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota descendieron un 3,9%, con un efecto cambiario positivo en torno a 1%. Además de los efectos derivados de la consolidación de Vueling, los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota descendieron, reflejando la reducción de los vuelos de carga de IAG Cargo y el descenso del mantenimiento a terceros en Iberia.

Los gastos de Propiedad, TI y otros gastos aumentaron un 2,0%, incluyendo un efecto cambiario negativo en torno a 1,5%, reflejando la disciplina en el control de costes durante un periodo de crecimiento de la capacidad.

Los Gastos comerciales aumentaron un 10,0%, con un efecto cambiario insignificante. Los Gastos comerciales aumentaron por el crecimiento de los pasajeros transportados, la inversión en marketing en Iberia, incluida la nueva marca, y los costes asociados con el lanzamiento de nuevas rutas.

Los Gastos de arrendamiento operativo de flota aumentaron un 14,1%, beneficiándose de un efecto cambiario positivo de aproximadamente 1,5 puntos. A 30 de septiembre de 2014, el Grupo contaba con 203 aviones bajo arrendamiento operativo, 22 más (12,2%) que en septiembre del año pasado. Los aviones bajo arrendamiento adicionales corresponden principalmente a aeronaves Airbus A320 para Vueling.

El cargo de depreciación del Grupo aumentó un 16,9%, reflejando el aumento de los aviones en propiedad, las variaciones en el valor residual estimado de los Boeing 747 y un efecto cambiario desfavorable.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluyendo el combustible mejoraron un 5,0%, con 1,6 puntos derivados del efecto de la incorporación de Vueling. Las mejoras subyacentes incluyen el crecimiento eficiente en British Airways e Iberia, además de las ventajas continuas del Plan de Transformación de Iberia en los costes de personal y proveedores.

#### *Partidas excepcionales*

En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014 se registró un cargo excepcional de 82 millones de euros relacionado con la reevaluación de la tesorería, debido fundamentalmente al efectivo en Venezuela. El cargo excepcional del periodo anterior fue de 309 millones de euros, relacionado fundamentalmente con el Plan de Transformación de Iberia y la adquisición de Vueling.

#### *Beneficio de las operaciones*

El beneficio de las operaciones de IAG en los nueve meses fue de 1.130 millones de euros (2013: 657 millones de euros).

#### *Partidas no operativas*

Los Gastos no operativos netos se situaron en 178 millones de euros antes de partidas excepcionales (2013: 228 millones de euros). Este descenso se debió principalmente a la reducción de los gastos financieros, tras la conversión del bono de 350 millones de libras esterlinas el año pasado, y a los menores cargos financieros netos relacionados con las pensiones gracias a la disminución del déficit neto, efectos que se compensaron parcialmente con créditos por conversión de préstamos y derivados no clasificados como de cobertura.

Se registró una ganancia excepcional de 30 millones de euros durante el periodo en los Gastos no operativos por la venta parcial de la inversión de Iberia en Amadeus. El resto de las acciones de Amadeus se venderán principalmente durante el cuarto trimestre. En el periodo anterior, se registró una pérdida no operativa excepcional relacionada con la adquisición por etapas de Vueling.

#### *Impuestos*

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014 y de 2013, no se reconocieron impuestos diferidos relacionados con los resultados de Iberia. El reconocimiento de los activos fiscales de Iberia se revisará en el último trimestre del año en el marco del proceso de planificación anual del negocio. El cargo fiscal después de partidas excepcionales del periodo fue de 206 millones de euros (22,9%).

#### *Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales*

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del periodo fue de 694 millones de euros (2013: 77 millones de euros).

#### *Tipos de cambio*

El euro se debilitó un 4,2% frente a la libra durante el periodo. El efecto derivado de la conversión de los resultados de British Airways aumentó los ingresos presentados en 455 millones de euros y los gastos de las operaciones presentados en 400 millones de euros. Además, el Grupo sufrió pérdidas de 475 millones de euros por el efecto cambiario en las transacciones sobre los ingresos, y obtuvo ganancias de 400 millones de euros por efectos cambiarios sobre los gastos de las operaciones. El impacto adverso neto de los tipos de cambio en la conversión de moneda y las transacciones (“tipos de cambio constantes”) fue de 20 millones de euros.

#### *Efectivo*

La posición de efectivo del Grupo era de 5.064 millones de euros, lo que supone un incremento de 1.431 millones respecto al 31 de diciembre de 2013. La posición de efectivo de British Airways era de 3.155 millones de euros, la de Iberia de 931 millones de euros, la de Vueling de 751 millones de euros y la de las restantes sociedades de IAG de 226 millones de euros.

El Grupo posee fondos pendientes de repatriación por valor de 184 millones de euros reconocidos por el Banco Central de Venezuela y que proceden de las ventas en Venezuela en 2013. Iberia continúa trabajando con las autoridades en relación a los plazos y las condiciones aplicables a estos fondos. Aunque se han realizado progresos y se han recibido los fondos procedentes de las ventas de 2014, se ha realizado un cargo en el periodo contra los saldos históricos de 2013.

La deuda neta ajustada del Grupo disminuyó 154 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2013 hasta situarse en 5.547 millones de euros y el apalancamiento financiero ajustado mejoró cuatro puntos hasta el 46%.