

## ANUNCIO DE RESULTADOS TRIMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 7 de mayo de 2020, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2020.

Los resultados para el trimestre se vieron afectados considerablemente por el brote del COVID-19, que ha tenido un efecto devastador en los sectores globales de las aerolíneas y los viajes, por la propagación del virus por todo el mundo, que se ha traducido en confinamientos y restricciones y advertencias de las autoridades en relación con los viajes, particularmente desde finales de febrero de 2020 en adelante.

### Situación generada por el COVID-19 y medidas de la dirección:

- La capacidad de transporte de pasajeros se ha reducido un 94% desde finales de marzo con la mayor parte de los aviones en tierra y con los restantes operando un número limitado de vuelos de pasajeros, de repatriación y exclusivamente de carga, siendo estos aviones de dimensiones adecuadas y de nueva generación, cuando se ha considerado conveniente.
- Antes de que se desatara la crisis, IAG contaba con un balance y una liquidez sólidas, con tesorería y líneas de crédito no dispuestas que a 31 de marzo ascendían a un total de 9.500 millones de euros, importe que a 30 de abril se incrementó hasta los 10.000 millones de euros.
- Se han tomado medidas para incrementar la liquidez; tales como acogerse a las ayudas del *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido y del Instituto de Crédito Oficial de España y prorrogar la línea de crédito renovable de British Airways.
- Para los meses de abril y mayo, se ha reducido el nivel de costes operativos en efectivo desde un importe de 440 millones de euros a la semana en condiciones operativas normales hasta 200 millones de euros a la semana.
- La inversión en inmovilizado para el año 2020 se ha reducido en 1.200 millones de euros y la mayor parte de los 3.000 millones de euros restantes está cubierta con financiación comprometida y acordada.
- IAG está planificando un retorno considerable de sus operaciones en julio utilizando un escenario de planificación, con una reducción total de la capacidad de transporte de pasajeros de en torno al 50% en 2020, aunque estos planes están sujetos a una gran incertidumbre y dependen del levantamiento de las medidas de confinamiento y las restricciones a los viajes.
- IAG espera que su segundo trimestre será considerablemente peor que el primer trimestre.
- IAG no espera que el nivel de demanda de pasajeros de 2019 se recupere antes de 2023, lo que hace indispensables nuevas medidas de reestructuración en el conjunto del Grupo; como resultado, IAG espera diferir las entregas de 68 aviones.
- Como ya se ha anunciado, y como establece la legislación laboral británica, British Airways ha comunicado formalmente a sus sindicatos una propuesta de reestructuración y reducción de empleos que debe someterse a consulta.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- La capacidad operada en el trimestre disminuyó un 10,5% con respecto a 2019.
- La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del primer trimestre fue de 535 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 135 millones de euros).
- El impacto neto en el resultado de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue adverso en 68 millones de euros.
- Cargo excepcional en el trimestre de 1.325 millones de euros por baja contable de coberturas de combustible y de tipo de cambio para 2020.
- La pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales del trimestre fue de 556 millones de euros (2020 pérdida estatutaria después de impuestos y partidas excepcionales: 1.683 millones de euros, 2019 beneficio: 70 millones de euros).
- El efectivo se situó en 6.945 millones de euros a 31 de marzo de 2020, lo que supone un aumento de 262 millones de euros respecto a 31 de diciembre de 2019.

### Resumen de resultados:

Principales parámetros en millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2020	2019 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	3.953	4.623	(14,5)%
Total ingresos	4.585	5.295	(13,4)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(535)	135	nm
Partidas excepcionales	(1.325)	-	nm
(Pérdida)/beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	(1.860)	135	nm
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	67.522	75.423	(10,5)%
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,85	6,13	(4,5)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,79	5,03	15,1%

**Trimestre finalizado el 31 de marzo**

<b>Indicadores de rendimiento alternativos</b>	<b>2020</b>	2019	Incr./ (dism.)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de €)	<b>(556)</b>	70	nm
(Pérdida)/beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	<b>(28,0)</b>	3,7	nm
Deuda neta (millones de €) <sup>2</sup>	<b>7.508</b>	7.571	(0,8)%
Deuda neta / EBITDA <sup>2</sup>	<b>1,6</b>	1,4	0,2x

<b>Resumen de resultados en millones de euros</b>	<b>2020</b>	2019	Incr./ (dism.)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	<b>(1.683)</b>	70	nm
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)	<b>(84,8)</b>	3,7	nm
Efectivo y depósitos remunerados <sup>2</sup>	<b>6.945</b>	6.683	3,9%
Deudas financieras remuneradas a largo plazo <sup>2</sup>	<b>14.453</b>	14.254	1,4%

Para las definiciones véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2019.

<sup>1</sup> Las cifras comparativas de 31 de marzo de 2019 son los resultados estatutarios reformulados publicados por el Grupo. Los resultados de 2019 se han reformulado para reclasificar los costes que asume el Grupo en concepto de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de explotación para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2019 fue de 23 millones de euros. Para más información véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2019.

<sup>2</sup> Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2019.

**Willie Walsh, Consejero Delegado de IAG, señaló:**

“En el primer trimestre, anunciamos una pérdida sustancial de las operaciones de 535 millones de euros antes de partidas excepcionales, comparada con un beneficio de las operaciones de 135 millones de euros el año pasado. La pérdida total de las operaciones, incluidas partidas excepcionales relacionadas con las coberturas de combustible y tipos de cambio, se situó en 1.860 millones de euros.

“El resultado de las operaciones hasta finales de febrero fue similar al del año anterior. Sin embargo, los resultados del mes de marzo se vieron gravemente afectados por las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos debido a la rápida propagación del COVID-19, que impactó considerablemente la demanda. La mayor parte de las pérdidas del trimestre ocurrieron durante las dos últimas semanas de marzo.

“Cuando comenzó la crisis contábamos con un balance y una posición de liquidez sólidos. Estamos tomando todas las medidas oportunas para proteger la tesorería, reducir y diferir la inversión y los costes operativos y asegurar financiación adicional para reforzar y mantener nuestra liquidez. A finales de abril, contábamos con una liquidez de 10.000 millones de euros.

“Estamos planificando un retorno considerable a las operaciones en el mes de julio de 2020 como muy pronto, dependiendo del levantamiento de las medidas de confinamiento y las restricciones a los viajes en todo el mundo. Adaptaremos nuestros procedimientos operativos para asegurar que nuestros clientes y empleados estén adecuadamente protegidos en este entorno nuevo. Estamos trabajando con varios organismos reguladores y tenemos la convicción de que los cambios en la normativa permitirán un retorno al servicio de manera segura y organizada. La industria se adaptará a los nuevos requerimientos de la misma forma que se ha adaptado a los cambios en los procedimientos de seguridad en el pasado.

“Sin embargo, no esperamos que la demanda de transporte de pasajeros recupere el nivel de 2019 antes de 2023 como muy pronto. Eso significa que la reestructuración de todo el Grupo es esencial para superar la crisis y mantener un nivel adecuado de liquidez. Nuestra intención es salir de la crisis como un Grupo más fuerte”.

**Perspectivas de negocio**

Tal y como se anunció el 28 de febrero de 2020, a la luz de la incertidumbre sobre el impacto y la duración del COVID-19, IAG no va a proporcionar previsiones de beneficios para 2020. Sin embargo, como se anunció el 28 de abril, el Grupo espera que la pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales en el segundo trimestre sea considerablemente peor que en el primer trimestre, dado el descenso sustancial de la capacidad y tráfico de pasajeros y a pesar de cierto alivio en los costes de personal derivados de los programas de apoyo salarial de los gobiernos y las diversas medidas adoptadas por la dirección.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

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

*Steve Gunning, Director Financiero*

**Declaraciones de carácter prospectivo:**

Algunas de las declaraciones formuladas en este anuncio tienen carácter prospectivo. Dichas declaraciones se caracterizan por no estar referidas exclusivamente a hechos pasados o presentes. Por su propia naturaleza, conllevan riesgos e incertidumbres ya que se refieren a hechos y dependen de circunstancias que se producirán en el futuro. Los resultados reales podrían diferir en medida significativa de aquellos a los que hacen referencia expresa o tácitamente tales declaraciones prospectivas.

Las declaraciones prospectivas usan con frecuencia términos tales como “espera”, “puede”, “podría”, “debería”, “pretende”, “proyecta”, “predice”, “contempla”, “prevé”, “anticipa”, u otras palabras de significado similar. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de las operaciones y situación financiera de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sus filiales en cada momento (el “Grupo”), así como planes y objetivos de operaciones futuras, previsiones de ingresos futuros, planes de financiación, inversiones y desinversiones previstas en relación con el Grupo y análisis del plan de negocio del Grupo. Todas las declaraciones prospectivas recogidas en este anuncio están basadas en información que obra en conocimiento del Grupo en la fecha del anuncio y tienen como referencia dicha fecha. Salvo en los casos en que viene legal o reglamentariamente obligado a hacerlo, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar ninguna declaración prospectiva para reflejar cualesquiera cambios en hechos, condiciones o circunstancias a los que se refiera tal declaración.

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2019 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección.

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

Tel: +44 (0)208 564 2990  
[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo				
	Antes de excepcionales 2020	Partidas excepcionales	Total 2020	Total 2019 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	3.953		3.953	4.623	(14,5)%
Ingresos de carga	246		246	275	(10,5)%
Otros ingresos	386		386	397	(2,8)%
<b>Total ingresos</b>	<b>4.585</b>		<b>4.585</b>	5.295	(13,4)%
Gastos de personal	1.234		1.234	1.204	2,5%
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.209	1.325	2.534	1.366	(11,5)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	652		652	664	(1,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	451		451	485	(7,0)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	504		504	485	3,9%
Propiedad, TI y otros gastos	225		225	169	33,1%
Gastos comerciales	211		211	281	(24,9)%
Depreciación, amortización y deterioro	570		570	515	10,7%
Diferencias de tipo de cambio	64		64	(9)	nm
Gastos totales de las operaciones	5.120	1.325	6.445	5.160	(0,8)%
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(535)</b>	<b>(1.325)</b>	<b>(1.860)</b>	135	nm
Gastos financieros	(151)		(151)	(137)	10,2%
Ingresos financieros	11		11	10	10,0%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1		1	6	(83,3)%
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	77		77	70	10,0%
Otros créditos no operativos	40		40	2	nm
Total gastos no operativos netos	(22)		(22)	(49)	(55,1)%
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(557)	(1.325)	(1.882)	86	nm
Impuestos	1	198	199	(16)	nm
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(556)</b>	<b>(1.127)</b>	<b>(1.683)</b>	70	nm

  

Indicadores operativos	2020	2019	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	67.522	75.423	(10,5)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	51.617	60.878	(15,2)%
Coeficiente de ocupación (%)	76,4	80,7	(4,3)pts
Cifras de pasajeros (miles)	19.877	24.382	(18,5)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.173	1.391	(15,7)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	148	174	(14,9)%
Despegues	143.969	169.010	(14,8)%
Horas bloque (horas)	434.244	501.362	(13,4)%
Plantilla media equivalente	64.365	63.751	1,0%
Aviones en servicio	595	582	2,2%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,66	7,59	0,8%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,85	6,13	(4,5)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,97	19,77	6,1%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,79	1,81	(1,1)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,79	5,03	15,1%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,58	6,84	10,8%

<sup>1</sup> Las cifras comparativas de 31 de marzo de 2019 son los resultados estatutarios reformulados publicados por el Grupo. Los resultados de 2019 se han reformulado para reclasificar los costes que asume el Grupo en concepto de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de explotación para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2019 fue de 23 millones de euros. Para más información véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2019.

## ANALISIS FINANCIERO

### **Resumen del COVID-19 – Primer trimestre**

Los resultados del trimestre se vieron afectados considerablemente por el brote y escalada del COVID-19, particularmente en marzo. En enero y en la mayor parte de febrero, el impacto directo ocurrió principalmente en la región de Asia-Pacífico; así, se suspendieron los servicios a China a finales de enero y se redujo la capacidad en la región de Asia-Pacífico. Desde finales de febrero, a medida que el virus se propagaba por todo el mundo, muchos gobiernos impusieron importantes restricciones al movimiento de personas y a los viajes a través de las fronteras internacionales. Esto llevó a la cancelación de todos los vuelos a, desde y dentro de Italia y a extensivas reducciones dentro de toda la red.

El Grupo ha tomado medidas para proteger la tesorería y mejorar la liquidez. Algunas de estas medidas, como las regulaciones temporales de empleo apoyadas por los gobiernos nacionales y los sindicatos, se comenzaron a aplicar en abril y, por consiguiente, los costes ahorrados en marzo fueron principalmente aquellos que varían directamente con la capacidad a muy corto plazo.

Los precios del combustible se han reducido más de la mitad desde comienzos de año, lo que ha provocado importantes pérdidas en los derivados de cobertura de combustible que, en circunstancias normales, se compensarían con los menores costes de las compras de combustible. El Grupo anunció el 2 de abril que los planes de capacidad de abril y mayo serían en torno a un 90% más bajos que en 2019 y, por lo tanto, en 2020 el Grupo espera que la capacidad sea considerablemente inferior a la prevista cuando formalizó sus derivados de cobertura de combustible. La previsión de reducción de capacidad ha dado lugar a un cargo excepcional de 1.325 millones de euros por exceso de coberturas, correspondiente a las pérdidas sobre derivados de cobertura de combustible con vencimiento en 2020 que no tendrán correspondencia con volúmenes de combustible comprados, calculadas usando la curva de precios de combustible y los tipos de cambio a plazo a 31 de marzo de 2020.

### **Visión estratégica – Otros hechos del periodo**

El 17 de enero, IAG anunció que había eliminado el límite a la compra de acciones de IAG por parte de accionistas no pertenecientes a la UE, instaurado el febrero de 2019. Según la normativa de la UE, la mayoría y el control accionarial de las aerolíneas de IAG deben estar en manos de accionistas de la UE. La participación accionarial de entidades no pertenecientes a la UE alcanzó el 47,5% en febrero de 2019, por lo que el Grupo tomó medidas para limitar las compras de títulos por parte de estos accionistas. El 17 de enero, esta cifra había caído hasta el 39,5% y, por lo tanto, el límite se eliminó. El Consejo de Administración de IAG continúa supervisando el porcentaje de participación de los accionistas que no pertenecen a la UE y está autorizado para volver a imponer en cualquier momento el máximo permitido si fuera necesario.

En enero, British Airways comenzó a compensar emisiones de carbono en todos sus vuelos dentro del Reino Unido. La aerolínea invertirá en todo el mundo en proyectos de reducción de carbono de alta calidad, verificados y certificados.

El 16 de marzo, IAG anunció que a la vista de las circunstancias excepcionales a las que se enfrenta la industria de la aviación a causa del COVID-19 y, en especial, la evolución de los acontecimientos en España, se ha decidido que Luis Gallego siga ocupando su puesto como consejero delegado de Iberia durante los próximos meses para liderar la respuesta de la compañía en España. Entretanto, Willie Walsh seguirá desempeñando su cargo como consejero delegado del Grupo y Javier Sánchez-Prieto se mantendrá como consejero delegado de Vueling.

El 30 de marzo, IAG anunció que British Airways había prorrogado durante un año su línea de crédito renovable garantizada en dólares estadounidenses, del 23 de junio de 2020 hasta el 23 de junio de 2021. El importe disponible a través de esta línea de crédito es de 1.380 millones de dólares estadounidenses.

### **Bases de presentación**

Los resultados de 2019 se han reformulado para reclasificar los costes que asume el Grupo en concepto de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de explotación para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado en el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2019 fue de 23 millones de euros. Para ampliar la información, consulte la nota 33 del Informe y cuentas anuales de 2019 de IAG.

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El Grupo ha seguido manteniendo y operando su estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 62 a 69 del Informe y cuentas anuales de 2019, siguen estando vigentes y se han sometido a una reevaluación a tenor del COVID-19. Los riesgos principales incluyen el riesgo de pandemia dentro del apartado “Suceso que cause interrupciones importantes en la red”. El Consejo de Administración ha estado evaluando y realizando un seguimiento regular de la evolución de la pandemia, las respuestas de los reguladores y los gobiernos y las medidas de mitigación.

### **Entorno operativo y de mercado**

Los precios medios del combustible descendieron ligeramente en el trimestre con respecto al primer trimestre de 2019, aunque cayeron bruscamente durante el mes de marzo y los precios al contado a finales de mes eran menos de la mitad que hace un año. Los tipos de cambio del euro fueron inferiores a los del mismo periodo del año pasado; así, el euro se depreció alrededor de un 5% frente a la libra esterlina y un 3% frente al dólar estadounidense.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways y IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el trimestre, el impacto neto de la conversión fue adverso en 11 millones de euros.

## ANALISIS FINANCIERO

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 inmobilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible se realizan en dólares estadounidenses y generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue adverso en 57 millones de euros en el periodo, ya que incrementó los ingresos en 14 millones de euros y los costes en 71 millones de euros.

El impacto neto de los tipos de cambio en la conversión y en las transacciones del Grupo fue adverso en 68 millones de euros.

### **Capacidad**

Durante los tres primeros meses de 2020, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), disminuyó un 10,5% y se registraron reducciones en todas las regiones. Los incrementos de la capacidad del 1,4% y el 2,9% en enero y febrero, respectivamente, se compensaron con las importantes reducciones consecuencia del COVID-19 en marzo, que recortaron la capacidad un 33,5% con respecto a marzo de 2019. Las reducciones de la capacidad ocurrieron en primer lugar en la región de Asia-Pacífico en enero y febrero, con reducciones sustanciales desde finales de febrero a medida que la pandemia se extendía a Italia, al resto de Europa y, posteriormente, a numerosos países de todo el mundo.

La capacidad de Aer Lingus se mantuvo constante en líneas generales en enero y febrero, con incrementos en las rutas del Atlántico Norte gracias a la ruta a Minneapolis lanzada en julio de 2019, y el aumento de las frecuencias a Boston y San Francisco, efectos compensados con las reducciones de la capacidad de corto radio. La capacidad de British Airways se mantuvo constante en enero y febrero, con incrementos derivados de los nuevos destinos como Damman, Islamabad y Pittsburg que se compensaron con las cancelaciones relacionadas con el COVID-19 a destinos en Asia-Pacífico. El crecimiento de la capacidad de largo radio de LEVEL se debió al efecto anualizado de las nuevas rutas lanzadas en 2019 a Santiago de Chile y Nueva York JFK y a las frecuencias adicionales en rutas al Caribe francés. Todas las operaciones de largo radio de LEVEL quedaron suspendidas en marzo a causa del COVID-19. Iberia aumentó su capacidad en enero y febrero, principalmente en sus rutas latinoamericanas, con una nueva ruta a Guayaquil (Ecuador) y frecuencias adicionales en sus rutas a Colombia, Perú y Brasil. Vueling redujo su capacidad en enero y febrero, sobre todo en Italia, mientras que siguió centrándose en sus mercados clave, antes de la propagación del COVID-19.

### **Ingresos**

Los ingresos de pasaje descendieron un 14,5% frente al mismo periodo del año anterior. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) disminuyeron un 7,7% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al descenso de los *yields* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y del coeficiente de ocupación más bajo en marzo por el impacto del COVID-19.

Los ingresos de carga descendieron un 10,5% comparado con 2019 y un 11,6% a tipos de cambio constantes. También se vieron afectados considerablemente por el COVID-19, sobre todo debido a sus repercusiones en Asia-Pacífico durante el trimestre. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), descendió un 15,7%, debido a la reducción de los horarios de transporte de pasajeros. Los *yields* a tipos de cambio constantes aumentaron un 4,8% con respecto a 2019, lo que refleja un incremento de nuestro *mix* de productos *premium*, particularmente en marzo, cuando descendió la capacidad disponible en el mercado.

La partida de Otros ingresos se redujo un 2,8%, un 7,3% a tipos de cambio constantes, debido a que el crecimiento de los negocios no aéreos del Grupo también se vio afectado por el efecto del COVID-19 en marzo.

### **Gastos**

Los gastos de personal aumentaron un 2,5% con respecto al año pasado, debido principalmente a la vinculación de los salarios al IPC y a la dotación de recursos para atender el incremento previsto de la capacidad en el primer semestre del año. El número medio de empleados creció un 1,0% frente a 2019, reflejando el aumento previsto de la capacidad. El repentino descenso de la capacidad en marzo se tradujo en un aumento del 11,4% en los costes unitarios de personal a tipos de cambio constantes. Para responder ante ello, se pusieron en marcha varias medidas de reducción temporal de la plantilla y de los salarios, aunque estos planes se aplicaron principalmente desde comienzos de abril. La productividad, medida como AKO por plantilla media equivalente, descendió un 11,3% en todo el Grupo.

Los gastos de combustible (excluido el cargo excepcional por exceso de coberturas) descendieron un 11,5% reflejando la reducción de la capacidad. Los costes unitarios de combustible a tipos de cambio constantes disminuyeron un 3,9% con respecto a 2019 debido a la mejora continua de la eficiencia, el efecto neto de los precios del combustible en el trimestre y las pérdidas en instrumentos de cobertura frente al año anterior.

Los gastos asociados a proveedores aumentaron un 1,5%, y en base unitaria y a tipos de cambio constantes aumentaron un 5,9% con respecto al año anterior.

Los costes de propiedad aumentaron un 10,7% frente al año anterior, de acuerdo con el programa de renovación de flota. El número de aviones en servicio se redujo de 598 en diciembre de 2019 a 595 a finales de marzo de 2020. Los costes de propiedad en base unitaria y a tipos de cambio constantes aumentaron un 19,9% con respecto a 2019, ya que los aviones inmobilizados siguen generando cargos por depreciación.

## ANÁLISIS FINANCIERO

En total, los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible aumentaron un 10,2% frente al año anterior a tipos de cambio constantes, afectados por la repentina reducción de la capacidad.

### ***Pérdidas de las operaciones antes de partidas excepcionales***

La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo en el periodo fue de 535 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 135 millones de euros), lo que supone un descenso de 670 millones de euros con respecto a 2019.

### ***Partidas excepcionales***

La estrategia del Grupo consiste en cubrir tanto el riesgo de precios como el riesgo de tipos de cambio de las compras futuras de combustible con una antelación de hasta tres años. Los volúmenes de las coberturas se basan en cubrir una parte de la capacidad prevista que se operará en periodos futuros. A consecuencia del impacto del COVID-19, la capacidad que operará en 2020 será considerablemente menor que la cifra que sirvió de base para el programa de coberturas, de ahí que algunos instrumentos de cobertura ya no se correspondan con las compras futuras de combustible o las compras de divisas. Así, la contabilidad de coberturas aplicada a estos derivados se ha interrumpido y las pérdidas de 1.325 millones de euros asociadas a estos instrumentos, repartidas entre una pérdida de 1.350 millones de euros en las coberturas de precios de combustible y una ganancia de 25 millones de euros en las coberturas de tipos de cambio, se han cargado contra la cuenta de resultados en el primer trimestre como coste operativo excepcional. El crédito fiscal asociado es de 198 millones de euros. No se registraron partidas excepcionales durante el primer trimestre de 2019.

### ***Gastos no operativos netos, impuestos y beneficio después de impuestos***

Los gastos no operativos netos del Grupo durante el trimestre fueron de 22 millones de euros en 2020, frente a los 49 millones de euros de 2019, debido principalmente a las ganancias menores obtenidas con derivados no clasificados como de cobertura.

El crédito fiscal del periodo (2019: cargo) fue de 1 millón de euros antes de partidas excepcionales, con un tipo impositivo efectivo soportado por el Grupo del 0% (2019: 19%). El tipo impositivo efectivo del periodo fue distinto del tipo previsto del 20% debido a la cancelación de la reducción del tipo impositivo en el Reino Unido y su impacto en los saldos por impuestos diferidos en el Reino Unido, y al no reconocimiento de créditos fiscales en relación con algunas pérdidas incurridas en el periodo actual.

La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del trimestre fue de 1.683 millones de euros (2019: beneficio después de impuestos de 70 millones de euros), debido al impacto del COVID-19 en el beneficio de las operaciones y la partida excepcional relacionada con el exceso de coberturas de combustible.

### ***Efectivo y apalancamiento***

La posición de efectivo del Grupo fue de 6.945 millones de euros, lo que supone 262 millones de euros más comparado con el 31 de diciembre de 2019, a pesar de los efectos negativos de conversión sobre los saldos en libras esterlinas, con un importe de 329 millones de euros desde finales de 2019. Al cierre del trimestre, la deuda neta, incluida la deuda asociada con los activos por derechos de uso, ascendía a 7.508 millones de euros y el ratio deuda neta / EBITDA, basado en el periodo de 12 meses finalizado el 31 de marzo de 2020, se situó en 1,6 veces.

### ***Otros hechos recientes***

A consecuencia de la situación creada por el COVID-19, el 2 de abril el Consejo de Administración decidió retirar la propuesta de abonar un dividendo de 17 céntimos de euro por acción que tenía previsto presentar ante la próxima Junta General de Accionistas.

Al mismo tiempo, el Consejo decidió retrasar la fecha de la Junta General de Accionistas de 2020, prevista inicialmente en junio, hasta finales de septiembre de 2020.

El 28 de abril, IAG anunció que, a la luz del impacto del COVID-19 en las operaciones actuales y las expectativas de que la demanda de pasajeros no recupere los niveles de 2019 hasta dentro de varios años, British Airways se dispuso a notificar formalmente a los sindicatos una propuesta para un programa de reestructuración y despidos. La propuesta está sujeta a consultas, pero es probable que afecte a la mayoría de los empleados de British Airways y podría dar lugar al despido de hasta 12.000 trabajadores.

El 1 de mayo de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente. Los préstamos que se obtendrán de estos acuerdos están condicionados a que el Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España otorgue garantías por el 70% del valor de los préstamos. Los préstamos tendrán una duración de 5 años con fecha de amortización desde el 30 de abril de 2023, estando facultados para proceder a su repago en cualquier momento, previa notificación al efecto de Iberia o Vueling, respectivamente. Los préstamos contienen determinadas cláusulas no financieras para proteger la posición de los bancos participantes, entre las que se incluyen restricciones a la distribución de fondos al resto de compañías de IAG.