

Resultados de IAG correspondientes al primer trimestre de 2024

La fuerte demanda de viajes ha contribuido a lograr un muy buen primer trimestre y estamos bien posicionados para el verano.

Resumen

- La fuerte demanda en todas nuestras aerolíneas ha impulsado mayores ingresos, ingresos unitarios positivos y, junto con los efectos beneficiosos de nuestros programas de transformación, un aumento del beneficio de explotación en el primer trimestre de 2024.
- El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales fue de 68 millones de euros (primer trimestre de 2023: 9 millones de euros), un aumento de 59 millones de euros.
- Seguimos invirtiendo en nuestros mercados principales, con un crecimiento de la capacidad de pasajeros del 7,0% frente al primer trimestre de 2023.
- Los costes unitarios excluido el combustible en el trimestre estuvieron en línea con lo esperado. Reflejan la inversión prevista para ofrecer beneficios a los clientes y para eficiencia operativa, así como el impacto anualizado de los acuerdos salariales de 2023; no hay cambios en las expectativas para el conjunto del año.
- Nuestro balance continúa fortaleciéndose, beneficiándose de un sólido desempeño de los beneficios y una fuerte generación de efectivo, así como de la estacionalidad: la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales fue de 1,3 veces (31 de diciembre de 2023: 1,7 veces, 31 de marzo de 2023: 2,1 veces).
- Estamos bien posicionados para el verano.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“Nuestras iniciativas de transformación y el aumento de la demanda, incluyendo el periodo de Semana Santa, han dado lugar a otro muy buen conjunto de resultados, con mejoras tanto de los ingresos como del beneficio de explotación.

“Nuestro Grupo se beneficia de la fortaleza de nuestros mercados principales del Atlántico Norte, Atlántico Sur e intraeuropeo, así como del desempeño de nuestras marcas. La inversión en transformación en todo el Grupo está generando mejoras alentadoras en la puntualidad y la experiencia del cliente en nuestras aerolíneas. Además, IAG Loyalty continúa obteniendo muy buenos resultados.

“Por todo ello, estamos bien posicionados para el verano. La fuerte demanda de viajes continúa siendo una tendencia sostenida.”

Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Trimestre finalizado el 31 de marzo	
	2024	2023
Total ingresos	6.429	5.889
Beneficio de explotación	68	9
Pérdida después de impuestos	(4)	(87)
Pérdida básica por acción (céntimos de €)	(0,1)	(1,8)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados ¹	8.726	6.837
Deudas financieras ¹	16.164	16.082
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2024	2023
Total ingresos antes de partidas excepcionales	6.429	5.889
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	68	9
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	1,1%	0,2%
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	(93)	(87)
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €)	(1,9)	(1,8)
Deuda neta ¹	7.438	9.245
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ¹	1,3	1,7
Liquidez total ^{1,2}	13.330	11.624

Para las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2023.

1 Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2023.

2 La liquidez total comprende el Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas.

Aspectos financieros destacados para el primer trimestre de 2024

- Los ingresos de pasaje por asiento-kilómetro ofertado (AKO) aumentaron un 4,4% en el primer trimestre del año con respecto al primer trimestre de 2023, beneficiándose del calendario de Semana Santa y de una fuerte recuperación del tráfico de ocio, mientras que el tráfico de negocios se recupera más lentamente.
- Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 3,7% con respecto al primer trimestre de 2023, debido a las inversiones en el negocio y al impacto de los acuerdos salariales alcanzados en el transcurso de 2023.
- Los costes unitarios de combustible disminuyeron un 4,9% con respecto al primer trimestre de 2023, debido a la reducción de los precios medios efectivos del combustible netos de coberturas y a los beneficios de las entregas de aviones más eficientes de IAG.
- El margen de explotación antes de partidas excepcionales en el primer trimestre fue del 1,1%.

- La pérdida después de impuestos en el primer trimestre fue de 4 millones de euros (primer trimestre de 2023: pérdida después de impuestos de 87 millones de euros).
- La deuda neta se ha reducido en el trimestre a 7.438 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 9.245 millones de euros, 31 de marzo de 2023: 8.398 millones de euros).

Aspectos estratégicos destacados

Mercado y red

Trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024	Proporción de AKO totales en 2024	AKO incr./ (dism.) frente a 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coefficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) frente a 2023	Ingresos de pasaje por AKO incr./ (dism.) frente a 2023 ¹
Atlántico Norte	28,7 %	0,6 %	77,8	3,0ptos	6,5 %
Latinoamérica y Caribe	21,6 %	14,4 %	86,8	(0,1)ptos	(1,4)%
Europa	23,6 %	9,0 %	84,3	1,7ptos	5,7 %
Doméstico (España y Reino Unido)	8,3 %	6,5 %	87,2	2,0ptos	6,9 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	14,1 %	0,4 %	82,8	(0,1)ptos	(3,4)%
Asia-Pacífico	3,7 %	43,4 %	87,3	(1,5)ptos	(12,6)%
Total red	100,0 %	7,0 %	83,1	1,6ptos	4,4 %

¹ Los ingresos de pasaje por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasaje totales divididos por los AKO. Para el análisis por regiones, los ingresos de pasaje excluyen determinadas partidas que no se asignan directamente a nivel de ruta, incluidos los pagos o cobros por negocios conjuntos, las ganancias o pérdidas por coberturas de divisas y los ajustes a los supuestos por billetes no utilizados.

IAG aumentó su capacidad en la región del Atlántico Norte un 0,6% en el primer trimestre, con incrementos en Aer Lingus, British Airways e Iberia. Los ingresos unitarios aumentaron un 6,5%, con una buena demanda tanto en el segmento de negocios como en el de ocio.

El Grupo ha seguido invirtiendo en la región de Latinoamérica y Caribe, que se encuentran en fuerte crecimiento, principalmente a través de Iberia, pero también añadiendo capacidad en British Airways y LEVEL. El crecimiento de la capacidad en la región para el conjunto del Grupo fue del 14,4% en el primer trimestre. El mantenimiento de la fuerte demanda ha respaldado a los precios, dando lugar a que se produzca tan solo un pequeño descenso de los ingresos unitarios del 1,4%, a pesar del considerable aumento de la capacidad.

El crecimiento de la capacidad hacia Europa fue del 9,0% en el primer trimestre, principalmente motivado por Aer Lingus, British Airways e Iberia. La continua demanda de viajes entre las principales ciudades europeas en todas nuestras aerolíneas, en particular por motivos de ocio, así como la coincidencia con el fin de semana de Semana Santa, han generado un crecimiento de los ingresos unitarios del 5,7%.

La capacidad de nuestra región doméstica (España y Reino Unido) creció un 6,5% en el primer trimestre, principalmente en España a través de Iberia y Vueling. Al igual que en el resto de Europa, la fuerte demanda de viajes y el fin de semana de Semana Santa han propiciado un aumento de los ingresos unitarios del 6,9%.

El resto del mundo se enfrenta actualmente a mayores desafíos. La capacidad hacia la región de África, Oriente Medio y Sur de Asia aumentó un 0,4% y los ingresos unitarios han disminuido un 3,4%. En particular, el conflicto en Oriente Medio ha afectado a los vuelos de la mayoría de nuestras aerolíneas a la región. Nuestra capacidad a la región de Asia-Pacífico, sólo el 3,7% de la capacidad total de nuestro Grupo, aumentó un 43,4%, reflejando principalmente la anualización del restablecimiento de las rutas de British Airways en 2023. Este gran aumento de la capacidad ha propiciado que los ingresos unitarios hayan disminuido un 12,6% en el trimestre.

Otros

El 1 de abril, BA Holidays pasó a formar parte de IAG Loyalty. Esto será un soporte para la ambiciosa estrategia de crecimiento de BA Holidays, añadirá valor a IAG Loyalty y aportará más a nuestros clientes y a nuestras aerolíneas dentro de IAG.

Seguimos avanzando en el proceso de adquisición de Air Europa y hemos presentado un paquete de soluciones a la Comisión Europea. Nuestra expectativa continúa siendo que el proceso concluya a finales de este año.

Perspectivas de negocio

- Esperamos una demanda de viajes sostenible y positiva en el largo plazo.
- Estamos bien posicionados para el verano.
- Nuestros planes de crecimiento de capacidad para el conjunto del año se mantienen en torno al 7% (AKO), con inversiones en nuestros mercados principales.
- Seguimos esperando que los costes unitarios excluido el combustible aumenten ligeramente este año, como consecuencia de la continua inversión en nuestros negocios.
- Seguimos esperando generar un flujo de caja libre significativo durante el año y mantener un balance sólido.
- Estamos centrados en continuar con nuestra estrategia para alcanzar unos márgenes y beneficios de primera clase.
- Estamos comprometidos con la creación de valor sostenible y los retornos de efectivo para el accionista.

LEI: 959800TZRUSHIESL3

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”, “cree”, “puede”, “podría”, “debería”, “continúa”, “pretende”, “proyecta”, “tiene como objetivo”, “predice”, “estima”, “contempla” o “anticipa”, u otras palabras de significado similar, o sus negativas. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de explotación 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 esperadas, adquisiciones y desinversiones en relación con el Grupo y análisis de los planes de negocio del Grupo, y sus supuestos, expectativas, objetivos y resiliencia con respecto a los escenarios climáticos. 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, incluidos, entre otros, los acontecimientos económicos y geopolíticos, de mercado, normativos, climáticos, de la cadena de suministro u otros acontecimientos externos significativos, 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 2023 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Este documento está disponible en 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.

Medidas alternativas de rendimiento:

Este anuncio contiene, además de la información financiera preparada de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) y derivada de los estados financieros del Grupo, medidas alternativas de rendimiento (“APM”, por sus siglas en inglés) según se definen en las Directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la Autoridad Europea de Valores y Mercados (“ESMA” por sus siglas en inglés) el 5 de octubre de 2015. El rendimiento del Grupo se evalúa utilizando una serie de APM. Estas medidas no se definen con arreglo a las NIIF, deben considerarse adicionales a las mediciones con arreglo a las NIIF, pueden diferir de las definiciones dadas por los organismos reguladores relevantes para el Grupo y pueden diferir de las medidas de título similar presentadas por otras compañías. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo basada en “Una oferta comercial sin competencia”, “Crecimiento sostenible y creador de valor” y “Eficiencia e innovación”.

Para las definiciones y explicaciones de las APM, consulte la sección APM en el informe financiero más reciente publicado y en el [Informe y cuentas anuales de 2023 de IAG](#). Estos documentos están disponibles en www.iairgroup.com.

IAG Investor Relations
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 0GB
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2024	2023	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.632	5.041	11,7 %
Ingresos de carga	283	323	(12,4)%
Otros ingresos	514	525	(2,1)%
Total ingresos	6.429	5.889	9,2 %
Gastos de personal	1.437	1.257	14,3 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.789	1.758	1,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	894	776	15,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	525	484	8,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	578	587	(1,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	280	249	12,4 %
Gastos comerciales	294	280	5,0 %
Depreciación, amortización y deterioro	559	486	15,0 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	1	(10)	nm
Diferencias de cambio	4	13	(69,2)%
Gastos totales de explotación	6.361	5.880	8,2 %
Beneficio de explotación	68	9	nm
Gastos financieros	(228)	(274)	(16,8)%
Ingresos financieros	75	68	10,3 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(9)	(1)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	14	25	(44,0)%
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(44)	60	nm
Otros ingresos/(gastos) no operativos	37	(8)	nm
Gastos totales no operativos netos	(155)	(130)	19,2 %
Pérdida antes de impuestos	(87)	(121)	(28,1)%
Impuestos	83	34	nm
Pérdida después de impuestos del periodo	(4)	(87)	(95,4)%

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Todas las cifras en las tablas siguientes son antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para más detalle.

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2024	2023	Incr./ (dism.)
	Antes de partidas excepcionales		
Total ingresos	6.429	5.889	9,2 %
Ingresos de pasaje	5.632	5.041	11,7 %
Ingresos de carga	283	323	(12,4)%
Otros ingresos	514	525	(2,1)%
Gastos de personal	1.437	1.257	14,3 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.789	1.758	1,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	894	776	15,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	525	484	8,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	578	587	(1,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	280	249	12,4 %
Gastos comerciales	294	280	5,0 %
Depreciación, amortización y deterioro	559	486	15,0 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	1	(10)	nm
Diferencias de cambio	4	13	(69,2)%
Gastos totales de explotación	6.361	5.880	8,2 %
Beneficio de explotación	68	9	nm
Gastos financieros	(228)	(274)	(16,8)%
Ingresos financieros	75	68	10,3 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(9)	(1)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	14	25	(44,0)%
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(44)	60	nm
Otros ingresos/(gastos) no operativos	37	(8)	nm
Gastos totales no operativos netos	(155)	(130)	19,2 %
Pérdida antes de impuestos	(87)	(121)	(28,1)%
Impuestos	(6)	34	nm
Pérdida después de impuestos del periodo	(93)	(87)	6,9 %
Indicadores operativos	2024	2023	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	76.684	71.663	7,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	63.751	58.423	9,1 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	83,1	81,5	1,6ptos
Cifras de pasajeros (miles)	26.361	24.279	8,6 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.217	1.125	8,2 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	155	151	2,6 %
Despegues	167.285	157.500	6,2 %
Horas bloque (horas)	505.457	468.625	7,9 %
Aviones en servicio	585	561	4,3 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,83	8,63	2,4 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,34	7,03	4,4 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	23,25	28,71	(19,0)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,33	2,45	(4,9)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,96	5,75	3,7 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	8,30	8,21	1,1 %

ANÁLISIS FINANCIERO para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024

Capacidad de IAG

En los tres primeros meses de 2024, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 7,0% con respecto al mismo periodo de 2023.

Capacidad operada por aerolínea

	AKO incr./((dism.) frente a 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./((dism.) frente a 2023
Aer Lingus	4,0 %	74,9	0,1ptos
British Airways	5,0 %	81,1	2,3ptos
Iberia	15,4 %	85,5	0,1ptos
LEVEL	5,2 %	94,8	3,1ptos
Vueling	2,0 %	91,0	1,7ptos
Grupo	7,0 %	83,1	1,6ptos

El crecimiento de Iberia del 15,4% frente al primer trimestre de 2023 se debe principalmente al aumento del número de aviones Airbus A350-900 en servicio que vuelan a Norteamérica y Sudamérica, con 22 aviones A350-900 en servicio al final del primer trimestre, frente a 16 aviones a 31 de marzo de 2023.

Bases de preparación

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de este informe (el "periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento"), el Grupo ha considerado el impacto de un escenario pesimista, y unas sensibilidades asociadas, grave, pero plausible, junto con las necesidades de financiación de aeronaves, y los Consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, siguen acogidos al principio de empresa en funcionamiento.

Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras y variaciones que figuran a continuación se refieren al primer trimestre de 2024 frente al primer trimestre de 2023 en base a los resultados publicados (incluidas partidas excepcionales).

Resumen

Resultados publicados Millones de euros	2024	2023	Incr./((dism.) frente al año anterior
Beneficio de explotación	68	9	59
Pérdida antes de impuestos	(87)	(121)	34
Pérdida después de impuestos	(4)	(87)	83

El beneficio de explotación del Grupo en el primer trimestre aumentó en 59 millones de euros con respecto al primer trimestre de 2023, impulsado por unos mayores ingresos unitarios de pasaje y unos menores precios efectivos del combustible después de las coberturas, netos del impacto de un aumento previsto de los costes unitarios excluido el combustible, como se explica más adelante.

Resumen de partidas excepcionales

El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España declaró inconstitucional el Real Decreto-Ley 3/2016, que introducía una serie de modificaciones en la ley del impuesto de sociedades. En consecuencia, las modificaciones fueron revocadas, lo que dio lugar al reconocimiento de un ingreso fiscal excepcional de 89 millones de euros relativo al ejercicio fiscal 2023. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

No hubo partidas excepcionales en el primer trimestre de 2023.

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2024	2023	Incr./((dism.) frente al año anterior
Beneficio de explotación	68	9	59
Pérdida antes de impuestos	(87)	(121)	34
Pérdida después de impuestos	(93)	(87)	(6)

Ingresos

Millones de euros	2024	Incr./((dism.) frente al año anterior (%)	Incr./((dism.) frente al año anterior
Ingresos de pasaje	5.632	11,7 %	591
Ingresos de carga	283	(12,4)%	(40)
Otros ingresos	514	(2,1)%	(11)
Total ingresos	6.429	9,2 %	540

Los ingresos totales aumentaron 540 millones de euros con respecto a 2023, impulsados por un aumento del tráfico de pasajeros y de los *yield*s, parcialmente compensados por una reducción de los Ingresos de carga y una pequeña disminución de Otros ingresos.

Ingresos de pasaje

El aumento de los Ingresos de pasaje de 591 millones de euros, o un 11,7%, fue superior al aumento de la capacidad de pasajeros del 7,0%, impulsado por unos *yields*, medidos como ingresos de pasaje por pasajeros-kilómetro transportados (PKT), un 2,4% mayores, y por los mayores coeficientes de ocupación, siendo el coeficiente de ocupación de pasajeros del Grupo 1,6 puntos superior. Estas mejoras dieron lugar a un aumento de los ingresos unitarios de pasaje, medidos como ingresos de pasaje por AKO, del 4,4%; a tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 4,0%. El crecimiento de los Ingresos de pasaje estuvo relacionado con el aumento de la capacidad, la fuerte demanda de ocio y el adelanto de las fechas de la Semana Santa con respecto al año anterior. La demanda de viajes de ocio sigue siendo sólida, mientras que los viajes de negocios continúan recuperándose.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 283 millones de euros, fueron 40 millones de euros inferiores a los de 2023. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 8,2% superiores a los del año anterior. Los *yields* de carga, medidos como ingresos por toneladas-kilómetro transportadas, fueron un 19,0% más bajos frente a 2023, afectados por el aumento de la capacidad de las líneas aéreas de pasajeros en todo el sector y los elevados precios en los tres primeros meses de 2023. El aumento de la demanda de conversión de carga marítima a aérea desde el sur de Asia y Oriente Medio ayudó a compensar parcialmente el descenso de los ingresos respecto al año anterior.

Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 514 millones de euros, disminuyó 11 millones de euros respecto a 2023, debido principalmente a la reducción de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros en Iberia.

Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación pasaron de 5.880 millones de euros en 2023 a 6.361 millones de euros en 2024, lo que representa un aumento del 8,2%, vinculado al mayor volumen de vuelos, a la disminución de los costes unitarios de combustible y al incremento de los costes unitarios excluido el combustible, que aumentaron un 3,7% con respecto al primer trimestre de 2023. A tipos de cambio constantes y excluyendo el impacto de la actividad no relacionada con vuelos, los costes unitarios de aerolínea excluido el combustible aumentaron un 4,6%, en línea con las inversiones en el negocio, el impacto del aumento de los salarios a lo largo de 2023 y los aumentos de los costes de los proveedores, parcialmente mitigados por el impacto de las iniciativas de transformación del Grupo. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Gastos de personal

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de personal, millones de euros	1.437	14,3 %	180
Gastos de personal / AKO, céntimos de euro	1,87	6,8 %	

El aumento de los Gastos de personal en 180 millones de euros o el 14,3% con respecto a 2023 refleja el calendario de los acuerdos salariales, ya que varios de los acuerdos salariales del Grupo en 2023 se produjeron después del primer trimestre. El número de empleados también aumentó a medida que las aerolíneas aumentan su actividad de vuelo y se preparan para un mayor número de vuelos en el periodo estival.

Gastos de combustible y derechos de emisión

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión, millones de euros	1.789	1,8 %	31
Gastos de combustible y derechos de emisión / AKO, céntimos de euro	2,33	(4,9)%	

Los gastos de combustible y emisiones aumentaron 31 millones de euros, un 1,8% más que en 2023, como consecuencia del aumento del volumen de vuelos, pero con unos precios de las materias primas del combustible más bajos que en el primer trimestre de 2023, y una posición neutra en las coberturas, frente a una pequeña ganancia en las coberturas de combustible y divisas extranjeras en 2023. Dentro de los Gastos de combustible y derechos de emisión, la provisión registrada para cumplir con los regímenes de comercio de derechos de emisión fue de 69 millones de euros, un aumento frente a los 47 millones de euros de 2023.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	894	15,2 %	118
Tasas de aterrizaje y de navegación	525	8,5 %	41
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	578	(1,5)%	(9)
Propiedad, TI, y otros gastos	280	12,4 %	31
Gastos comerciales	294	5,0 %	14
Diferencias de cambio	4	(69,2)%	(9)
Total Gastos asociados a proveedores	2.575	7,8 %	186
Gastos asociados a proveedores / AKO, céntimos de euro	3,36	0,7 %	

Los gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 186 millones de euros, un 7,8%, hasta los 2.575 millones de euros. El impacto de las iniciativas de transformación de costes del Grupo mitigó parcialmente los impactos de la inflación y los costes adicionales derivados de la inversión consciente del Grupo en experiencia del cliente y TI. Los gastos unitarios asociados a proveedores aumentaron un 0,7% respecto a 2023.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad incluyen la Depreciación, amortización y deterioro del inmovilizado material y de los activos intangibles, incluidos los activos por derecho de uso, y la Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material.

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	559	15,0 %	73
Pérdida neta por venta de inmovilizado material	1	nm	11
Costes de propiedad, millones de euros	560	17,6 %	84
Costes de propiedad / AKO, céntimos de euro	0,73	9,9 %	

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2023 se debe principalmente al incremento de la flota de aviones del Grupo, vinculado al aumento de la capacidad de las aerolíneas y a sus inversiones en aviones nuevos y más eficientes en el consumo de combustible, junto con inversiones orientadas al cliente, como asientos nuevos y mejorados en las cabinas *business*. La Pérdida neta por venta de inmovilizado material fue de 1 millón de euros, reflejo de la enajenación de aviones retirados del servicio y sus correspondientes piezas de repuesto.

Efecto de los tipos de cambio

Los efectos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de divisas distintas al euro a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afecta a los ingresos y gastos presentados, fundamentalmente en libras esterlinas relacionados con British Airways e IAG Loyalty. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, donde la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible normalmente generan un déficit que se gestiona y se cubre parcialmente. El Grupo cubre sus exposiciones económicas derivadas de operaciones en monedas extranjeras, pero no cubre el efecto de la conversión que realiza para presentar sus resultados en euros.

En términos globales, en el primer trimestre de 2024 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se redujo en 1 millón de euros debido a efectos adversos de los tipos de cambio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2024		
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	99	(73)	26
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(94)	67	(27)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	5	(6)	(1)

Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales por compañía operadora

	2024	2023	Incr./ (dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas)	22	14	8
Aer Lingus (millones de euros)	(82)	(81)	(1)
Iberia (millones de euros)	70	66	4
Vueling (millones de euros)	(25)	(64)	39
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas)	80	71	9

Normalmente, el primer trimestre del año es el menos rentable para las aerolíneas del Grupo y las pérdidas de explotación de Aer Lingus y Vueling reflejan la naturaleza de su negocio, más centrado en los segmentos de ocio, que son más estacionales.

Gastos totales no operativos netos

Los gastos totales no operativos netos del primer trimestre fueron de 155 millones de euros, frente a 130 millones en 2023. Los Gastos financieros de 228 millones de euros fueron 46 millones inferiores a los de 2023, lo que refleja principalmente el reembolso anticipado voluntario en el segundo semestre de 2023 de la deuda contraída como consecuencia del impacto de la pandemia COVID-19 en 2020 y 2021. La conversión de moneda extranjera dio lugar a un gasto neto de 44 millones de euros en 2024, lo que refleja los movimientos del cambio de divisas del dólar estadounidense, frente a un ingreso de 60 millones de euros en 2023. Otros ingresos no operativos de 37 millones de euros (2023: gastos de 8 millones de euros) representan principalmente ganancias netas en contratos de derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas.

Impuestos

El ingreso fiscal sobre la pérdida del periodo de tres meses fue de 83 millones de euros (2023: ingreso fiscal de 34 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 95,4% (2023: 28,1%). Excluyendo el ingreso fiscal excepcional mencionado anteriormente, el gasto fiscal sobre las pérdidas del primer trimestre fue de 6 millones de euros.

La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se realizan las actividades principales: en España, Reino Unido e Irlanda, que tienen tipos estatutarios del impuesto de sociedades del 25%, 25% y 12,5% respectivamente para 2024. El tipo impositivo efectivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo esperado sea del 11,5% para los tres meses finalizados el 31 de marzo de 2024.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 95,4% y el tipo impositivo previsto del 11,5% se debe principalmente a que el Grupo ha registrado un ajuste de los impuestos corrientes y diferidos con respecto a períodos anteriores que surgió como consecuencia de la derogación del Real Decreto-Ley 3/2016 en España. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Entregas de aeronaves y financiación

Número de aviones	Entregados en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024	De los cuales financiados en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024	Aviones entregados en 2023 y financiados en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2023
Airbus A321neo (British Airways)	-	-	1
Airbus A350-1000 (British Airways)	1	1	-
Airbus A350-900 (Iberia)	1	1	1
Airbus A320ceo (arrendamiento directo de Vueling)	2	2	-
Total	4	4	2

Durante el trimestre, el Grupo recibió cuatro aviones, todos ellos financiados, incluidos dos aviones Airbus A320ceo para Vueling con el fin de cubrir las necesidades adicionales de mantenimiento de aviones relacionadas con los motores Pratt and Whitney "GTF". El Grupo también financió dos aviones entregados en 2023.

Deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	A 31 de marzo de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Deuda total	16.164	16.082
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	8.726	6.837
Deuda neta	7.438	9.245
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	5.702	5.570
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales	1,3	1,7

El principal motivo de la reducción del apalancamiento con respecto al 31 de diciembre de 2023 fue el aumento del efectivo durante el trimestre, que se incrementó principalmente debido a la afluencia estacional normal de reservas para futuros periodos de viaje durante el primer trimestre del año.

Liquidez

Millones de euros	A 31 de marzo de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	8.726	6.837
Líneas de financiación generales y de descubierto comprometidas y no dispuestas	4.443	4.412
Líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas	161	375
Total	13.330	11.624

La reducción de las líneas de financiación concedidas y no dispuestas para aeronaves se debió a la financiación de dos aviones para British Airways, cuya financiación se acordó y comprometió durante 2023.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y sus procesos para identificar, evaluar y gestionar riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en la sección Gestión de riesgos y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2023 y siguen siendo pertinentes. El Consejo ha continuado supervisando y evaluando los riesgos en vista de los cambios que influyen en el Grupo y la industria de la aviación y sigue examinando de cerca cómo se combinan los riesgos para crear mayores amenazas. Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su entorno de riesgo, que incluye (i) las tensiones y conflictos geopolíticos y su impacto en los mercados financieros, el precio del combustible, las operaciones y el sentimiento de los clientes hacia los viajes, en particular los viajes de negocios; (ii) la resiliencia operativa, incluidos los impactos de los continuos retrasos en la cadena de suministro, especialmente de motores y la disponibilidad y fiabilidad de componentes; (iii) la forma en que las aerolíneas del Grupo responden a las interrupciones derivadas de acontecimientos geopolíticos y otros eventos operativos para gestionar a clientes afectados por las interrupciones; (iv) las revisiones de los reguladores o los gobiernos sobre la capacidad en los aeropuertos o la fijación de precios, en particular de los servicios complementarios, que podrían alterar los modelos de ingresos de las aerolíneas; (v) el panorama de las relaciones laborales del Grupo y el riesgo de ruptura de las negociaciones laborales colectivas; y (vi) el compromiso de las personas, incluida la cultura, el talento y las competencias necesarias para acelerar la agenda de cambio y maximizar las oportunidades que ofrece la adopción de la Inteligencia Artificial (IA). En los casos en que ha sido necesario adoptar medidas adicionales, el Consejo ha examinado posibles mitigaciones y, cuando ha sido apropiado o factible, el Grupo ha aplicado o confirmado planes que abordarían esos riesgos o los mantendrían dentro del apetito de riesgo del Grupo determinado por el Consejo.

Estadísticas de tráfico y capacidad - Grupo

Trimestre finalizado el 31 de marzo	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Pasajeros transportados (miles)	26.361	24.279	8,6 %
Atlántico Norte	2.569	2.456	4,6 %
Latinoamérica y Caribe	1.785	1.569	13,8 %
Europa	13.436	12.092	11,1 %
Doméstico (España y Reino Unido)	6.684	6.345	5,3 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	1.619	1.628	(0,6)%
Asia-Pacífico	268	189	41,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	63.751	58.423	9,1 %
Atlántico Norte	17.081	16.326	4,6 %
Latinoamérica y Caribe	14.416	12.605	14,4 %
Europa	15.257	13.715	11,2 %
Doméstico (España y Reino Unido)	5.543	5.084	9,0 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	8.944	8.914	0,3 %
Asia-Pacífico	2.510	1.779	41,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	76.684	71.663	7,0 %
Atlántico Norte	21.961	21.835	0,6 %
Latinoamérica y Caribe	16.600	14.507	14,4 %
Europa	18.096	16.598	9,0 %
Doméstico (España y Reino Unido)	6.354	5.968	6,5 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	10.799	10.751	0,4 %
Asia-Pacífico	2.874	2.004	43,4 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	83,1	81,5	1,6
Atlántico Norte	77,8	74,8	3,0
Latinoamérica y Caribe	86,8	86,9	(0,1)
Europa	84,3	82,6	1,7
Doméstico (España y Reino Unido)	87,2	85,2	2,0
África, Oriente Medio y Sur de Asia	82,8	82,9	(0,1)
Asia-Pacífico	87,3	88,8	(1,5)
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	1.217	1.125	8,2 %

Variación
Ptos

Estadísticas de tráfico y capacidad - por aerolínea

Trimestre finalizado el 31 de marzo	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Aer Lingus			
Pasajeros transportados (miles)	2.104	1.995	5,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	4.614	4.436	4,0 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	6.163	5.927	4,0 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	74,9	74,8	0,1ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	40	32	25,0 %
British Airways			
Pasajeros transportados (miles)	10.340	9.434	9,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	32.984	30.517	8,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	40.659	38.738	5,0 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	81,1	78,8	2,3ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	894	841	6,3 %
Iberia			
Pasajeros transportados (miles)	6.001	5.481	9,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	16.845	14.577	15,6 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	19.693	17.071	15,4 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	85,5	85,4	0,1ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	275	242	13,6 %
LEVEL			
Pasajeros transportados (miles)	140	129	8,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	1.256	1.156	8,7 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	1.325	1.260	5,2 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	94,8	91,7	3,1ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	8	10	(20,0)%
Vueling			
Pasajeros transportados (miles)	7.776	7.240	7,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	8.052	7.737	4,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	8.844	8.667	2,0 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	91,0	89,3	1,7ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	n/a	n/a	n/a

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de medidas alternativas de rendimiento (MAR), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estas medidas, que no están definidas bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras compañías. Se utilizan para medir el resultado de la estrategia del Grupo basado en los imperativos estratégicos del Grupo de: Fortalecer nuestro core; impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital; y operar dentro de un marco financiero y de sostenibilidad reforzado.

Durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

A continuación, figura la definición de cada MAR, así como una conciliación al indicador más cercano conforme a las NIIF.

a Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión del Consejo y de la dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia para complementar la comprensión de los resultados financieros de la entidad. El Comité de Dirección del Grupo emplea los resultados financieros antes de partidas excepcionales para evaluar el rendimiento operativo y para la toma de decisiones estratégicas, financieras y operativas, y externamente analistas e inversores los utilizan para evaluar el rendimiento del Grupo entre periodos contables y frente a otras compañías.

Aunque se ha registrado una partida excepcional durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024, durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2023 no se registraron partidas excepcionales.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la Cuenta de resultados estatutaria y la Cuenta de resultados antes de partidas excepcionales del Grupo:

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo					
	Estatutario 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024	Estatutario 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023
Ingresos de pasaje	5.632	-	5.632	5.041	-	5.041
Ingresos de carga	283	-	283	323	-	323
Otros ingresos	514	-	514	525	-	525
Total ingresos	6.429	-	6.429	5.889	-	5.889
Gastos totales de explotación	6.361	-	6.361	5.880	-	5.880
Beneficio de explotación	68	-	68	9	-	9
Gastos totales no operativos netos	(155)	-	(155)	(130)	-	(130)
Pérdida antes de impuestos	(87)	-	(87)	(121)	-	(121)
Impuestos ¹	83	89	(6)	34	-	34
Pérdida después de impuestos del periodo	(4)	89	(93)	(87)	-	(87)

1 Derogación del Real Decreto-Ley 3/2016 en España

El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España declaró inconstitucional el Real Decreto-Ley 3/2016, que introducía una serie de modificaciones en la ley del impuesto de sociedades. En consecuencia, las modificaciones fueron derogadas, lo que dio lugar al reconocimiento de un ingreso fiscal excepcional de 89 millones de euros en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016, se permitía a las sociedades españolas del Grupo compensar hasta el 70% de sus bases imponibles positivas con bases imponibles negativas acumuladas históricas (en la medida en que existieran bases imponibles negativas suficientes para ello). Con la introducción del RDL 3/2016, esta limitación de bases imponibles negativas aplicadas a los beneficios imponibles se redujo al 25%. La sentencia del Tribunal Constitucional implica principalmente que la limitación de pérdidas revierte al 70%, actualizándose en consecuencia el impuesto corriente asociado para el ejercicio fiscal 2023. Con el cambio en la limitación de pérdidas, el Grupo espera poder utilizar una mayor parte de sus bases imponibles negativas históricas, lo que a su vez ha llevado a las sociedades españolas del Grupo a reconocer activos por impuestos diferidos en relación con bases imponibles negativas que anteriormente no estaban reconocidas.

La combinación de ambos impuestos, el corriente y el diferido, ha dado lugar al mencionado ingreso fiscal excepcional. En el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024 no se ha producido ningún impacto en los flujos de efectivo, ya que el reembolso se recibirá con posterioridad a la presentación de las declaraciones definitivas de 2023 de las sociedades españolas del Grupo, como muy pronto a finales de 2024.

Además del ejercicio fiscal 2023, la derogación del Tribunal Constitucional también se aplicó a los ejercicios fiscales 2016 a 2022. No obstante, sigue existiendo una gran incertidumbre en cuanto a los plazos y los importes que, si los hubiera, se recuperarán. En consecuencia, no se ha registrado ningún ingreso fiscal en la Cuenta de resultados ni ningún impuesto sobre beneficios a cobrar asociado en el Balance.

b Pérdida ajustada por accion (ICR)

La pérdida ajustada está basada en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por la pérdida atribuible a los accionistas de la sociedad dominante y por el interés de los bonos convertibles, dividido por el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo, cuando proceda, del impacto de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago basados en acciones pendientes.

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo	
	2024	2023
Pérdida después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	(4)	(87)
Partidas excepcionales	89	-
Pérdida después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales	(93)	(87)
Impacto de la emisión de bonos convertibles en la Cuenta de resultados	-	-
Pérdida ajustada	(93)	(87)
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	4.917	4.955
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	4.917	4.955
Pérdida básica por acción (céntimos de €)	(0,1)	(1,8)
Pérdida básica por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	(1,9)	(1,8)
Pérdida ajustada por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	(1,9)	(1,8)

c Costes de aerolínea excluido el combustible por AKO

El Grupo hace un seguimiento de los costes unitarios de aerolínea (por asiento-kilómetro ofertados (AKO), un indicador estándar de la capacidad de las aerolíneas) como forma de supervisar la eficiencia operativa del negocio estratégico de transporte aéreo. Dado que los gastos de combustible pueden variar en función de los precios de las materias primas, el Grupo hace un seguimiento individualizado de los gastos de combustible y los costes excluyendo el combustible. Dentro de los costes excluyendo el combustible se encuentran los gastos asociados con la generación de Otros ingresos, que generalmente no representan los costes derivados del transporte de pasajeros o carga, sino que representan los costes de handling y mantenimiento para otras aerolíneas, los productos no relacionados con vuelos de BA Holidays y los costes asociados con diversos flujos de ingresos no relacionados con vuelos. Los costes de aerolínea excluyendo el combustible por AKO se definen como los gastos totales de explotación antes de partidas excepcionales, menos gastos de combustible y derechos de emisión y menos los costes específicos no relacionados con vuelos, divididos entre los asientos-kilómetro ofertados (AKO) totales, y se presentan a tipos de cambio constantes.

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes ¹	Trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024 a tipos de cambio constantes	Trimestre finalizado el 31 de marzo de 2023
Gastos totales de explotación	6.361	(27)	6.334	5.880
Más: Partidas excepcionales de gastos de explotación	-	-	-	-
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión	1.789	-	1.789	1.758
Costes excluido el combustible	4.572	(27)	4.545	4.122
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos	443	(4)	439	452
Costes de aerolínea excluyendo el combustible	4.129	(23)	4.106	3.670
AKO (millones)	76.684		76.684	71.663
Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible por AKO (céntimos de €)	5,39		5,36	5,12

¹ Para la definición del ajuste por tipos de cambio constantes véase la nota e.

d Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales ^(ICR)

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda neta en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero en base a indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores.

La deuda neta se define como la deuda financiera a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo. La deuda neta excluye los acuerdos de financiación de la cadena de suministros que se clasifican dentro de acreedores comerciales.

El EBITDA antes de partidas excepcionales se define como el beneficio de explotación de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro.

El Grupo considera que esta medida adicional, que se utiliza internamente para evaluar la capacidad financiera del Grupo, resulta útil para que los usuarios de los estados financieros puedan entender cómo ha cambiado la capacidad financiera del Grupo durante el ejercicio. Indica la rentabilidad del Grupo y de los flujos de efectivo de explotación centrales que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	A 31 de marzo de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	16.164	16.082
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	6.874	5.441
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.852	1.396
Deuda neta	7.438	9.245
Beneficio de explotación	3.566	3.507
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.136	2.063
EBITDA	5.702	5.570
Más: Partidas excepcionales	-	-
EBITDA antes de partidas excepcionales	5.702	5.570
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,3	1,7

e Resultados a tipos de cambio constantes

Los movimientos en los tipos de cambio de divisas extranjeras afectan a los resultados financieros del Grupo. El Consejo y el Comité de Dirección de IAG analizan los resultados, incluidos los ingresos y los gastos de explotación, a tipos de cambio constantes. Estos indicadores financieros se calculan a tipos de cambio constantes realizando una nueva conversión de los resultados del ejercicio actual del Grupo a los tipos de cambio del ejercicio anterior. Aunque el Consejo y el Comité de Dirección no creen que estos indicadores sean un sustituto de los indicadores según las NIIF, el Consejo y el Comité de Dirección sí creen que estos resultados excluyendo el efecto de las fluctuaciones interanuales de los tipos de cambio aportan información adicional útil a los inversores sobre los resultados de explotación del Grupo a tipos de cambio constantes. Por lo tanto, los indicadores financieros a tipos de cambio constantes que aparecen en el Análisis financiero del Grupo deberían considerarse junto con la información suministrada en los estados financieros del Grupo.

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables. Cuando las cifras de 2024 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2023 que se indican a continuación:

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Media para el trimestre finalizado el 31 de marzo		Cierre a 31 de marzo	Cierre a 31 de diciembre
	2024	2023	2024	2023
Libra esterlina a euro	1,16	1,14	1,17	1,16
Euro a dólar estadounidense	1,09	1,07	1,09	1,09
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,27	1,22	1,27	1,27

f Liquidez

El Consejo y el Comité de Dirección supervisan la liquidez para evaluar la resiliencia del Grupo ante acontecimientos adversos e incertidumbre y desarrolla iniciativas de financiación para mantener esta resiliencia.

La liquidez se emplea por parte de analistas, inversores y otros usuarios de los estados financieros como medida de la salud financiera y la resiliencia del Grupo.

La liquidez se define como el Efectivo y otros activos líquidos equivalentes, más los Depósitos remunerados a corto plazo, más las Líneas de financiación comprometidas y no dispuestas generales y específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas.

Millones de euros	31 de marzo de 2024	31 de diciembre de 2023
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	6.874	5.441
Depósitos remunerados a corto plazo	1.852	1.396
Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas	4.390	4.359
Líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas	161	375
Descubiertos y otras líneas de crédito	53	53
Total liquidez	13.330	11.624