

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (30 de octubre de 2020) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020.

Los resultados para el periodo de nueve meses se vieron afectados considerablemente por el brote del COVID-19, que ha tenido un efecto relevante a nivel global en los sectores de las aerolíneas y los viajes, particularmente desde finales de febrero de 2020 en adelante y sin signos inmediatos de recuperación.

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

- La programación de vuelos del tercer trimestre aumentó con respecto al segundo trimestre, debido en parte a la demanda de ocio durante el verano; se implementaron procedimientos operativos adicionales para proteger clientes y personal, lo que incluyó el uso de mascarillas y labores de limpieza adicionales. La demanda continúa viéndose afectada negativamente por las restricciones volátiles de los gobiernos y el requerimiento de cuarentenas.
- Se operaron 1.115 vuelos de carga adicionales en el tercer trimestre para transportar equipos críticos y suministros esenciales.
- En respuesta a la elevada incertidumbre del entorno actual, en estos momentos IAG planea que la capacidad del cuarto trimestre no supere el 30% comparada con la de 2019. Como consecuencia, el Grupo ya no prevé que los flujos de efectivo netos cubran los costes de las operaciones durante el cuarto trimestre.
- Se pusieron en marcha medidas de reducción de costes en todo el Grupo, incluidas la reducción de los gastos de personal en España mediante el uso de ERTes y los programas de ayudas salariales en Irlanda y el Reino Unido. Estas medidas, junto con la reducción de los gastos asociados a proveedores, se traducen en un recorte del 54% de los costes operativos en el tercer trimestre con respecto a los planes originales, hasta un total de 205 millones de euros semanales.
- Se han alcanzado acuerdos con la mayoría de colectivos de empleados de British Airways. Se registraron gastos excepcionales de 275 millones de euros en el tercer trimestre relativos a British Airways y Aer Lingus, correspondientes a una reducción de plantilla de aproximadamente 10.000 personas.
- La liquidez fue reforzada en el tercer trimestre mediante una renovación del acuerdo plurianual con American Express, incluyendo un pago de 830 millones de euros, correspondiendo una parte significativa de los mismos a una compra anticipada de Avios.
- Se completó con éxito la ampliación de capital, con la que se recaudó un importe bruto de 2.700 millones de euros recibidos en octubre.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- La capacidad operada en el tercer trimestre disminuyó un 78,6% respecto a 2019 y para el periodo de nueve meses disminuyó un 64,3% respecto a 2019.
- La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del tercer trimestre fue de 1.300 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 1.425 millones de euros).
- La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses fue de 3.200 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 2.520 millones de euros).
- Coste excepcional en el periodo de nueve meses de 2.755 millones de euros debido a la baja contable de coberturas de combustible y de tipo de cambio, al deterioro de la flota y a los gastos de reestructuración; un cargo excepcional en el tercer trimestre de 618 millones de euros.
- Las pérdidas después de impuestos antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses fueron de 3.176 millones de euros, y unas pérdidas estatutarias después de impuestos y partidas excepcionales en el periodo de nueve meses de 5.567 millones de euros (2019: beneficio de 1.814 millones de euros).
- El efectivo se situó en 5.011 millones de euros a 30 de septiembre de 2020, lo que supone una disminución de 1.672 millones de euros respecto a 31 de diciembre de 2019. Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no utilizadas ascendían a 1.600 millones de euros, suponiendo una liquidez total de 6.600 millones de euros. Incluidos los 2.700 millones de euros brutos procedentes de la ampliación de capital (recibidos a comienzos de octubre), la liquidez proforma total se sitúa en 9.300 millones de euros.

Resumen de resultados:

Principales parámetros en millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		
	2020	2019 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.888	17.078	(71,4)%
Total ingresos	6.565	19.292	(66,0)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(3.200)	2.520	nm
Partidas excepcionales	(2.755)	-	-
(Pérdida)/beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	(5.955)	2.520	nm
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	91.394	255.749	(64,3)%
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,35	6,68	(19,9)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	8,84	4,77	85,3 %

Indicadores de rendimiento alternativos	2020	2019	Incr./ (dism.)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de €)	(3.176)	1.814	nm
(Pérdida)/beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	(159,9)	88,7	nm
Deuda neta (millones de €) ²	11.096	7.571	46,6 %
Deuda neta / EBITDA ²	nm	1,4	nm

Resultados estatutarios en millones de euros	2020	2019	Incr./ (dism.)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	(5.567)	1.814	nm
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)	(280,3)	91,4	nm
Efectivo y depósitos remunerados ²	5.011	6.683	(25,0)%
Deudas financieras remuneradas a largo plazo ²	16.107	14.254	13,0 %

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

¹ Los resultados de 2019 incluyen una reclasificación de 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 nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019 fue de 107 millones de euros. Para más información véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2019.

² Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2019.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“En el tercer trimestre, anunciamos una pérdida de las operaciones de 1.300 millones de euros antes de partidas excepcionales, comparado con un beneficio de las operaciones de 1.425 millones de euros el año pasado. La pérdida total de las operaciones fue de 1.918 millones de euros, incluidas las partidas excepcionales relacionadas con las coberturas de combustible más los costes de reestructuración de British Airways y Aer Lingus.

“Estos resultados muestran el persistente impacto negativo del COVID-19 en nuestro negocio, pero los constantes cambios en las restricciones impuestas por los gobiernos no han hecho sino agravarlos. Esto crea incertidumbre en nuestros clientes y dificulta la planificación eficaz de nuestro negocio.

“Instamos a los gobiernos a que adopten procedimientos para realizar test antes de las salidas de los vuelos con métodos fiables y asequibles y que también contemplen la opción de realizar pruebas posteriores a los vuelos para eximir a los pasajeros de las cuarentenas cuando procedan de países con elevadas tasas de contagio. Esto permitiría abrir rutas, estimular la economía y conseguir que las personas viajen con confianza. Cuando abrimos rutas, observamos que existe una demanda de viajes contenida. Sin embargo, continuamos esperando que la demanda de pasajeros tarde al menos hasta 2023 en recuperar los niveles de 2019.

“El Grupo ha realizado importantes avances en la reestructuración y seguimos reduciendo nuestra base de costes y aumentando la proporción de nuestros costes variables.

“También culminamos con éxito una ampliación de capital de 2.741 millones de euros durante el trimestre. Esta operación refuerza nuestra posición financiera y estratégica y coloca a IAG en mejor situación para aprovechar la recuperación de la demanda de transporte aéreo”.

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.

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, incluidos, entre otros, los efectos de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, 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. 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. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la pandemia del COVID-19 y cualquier otra disrupción que, a consecuencia de ella, sufran el sector global de las aerolíneas y el entorno económico.

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

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2020	Partidas excepcionales	Total 2020	Total 2019 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.888	(60)	4.828	17.078	(71,4)%
Ingresos de carga	917		917	825	11,2 %
Otros ingresos	760		760	1.389	(45,3)%
Total ingresos	6.565	(60)	6.505	19.292	(66,0)%
Gastos de personal	2.598	269	2.867	3.713	(30,0)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.683	1.599	3.282	4.569	(63,2)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.080		1.080	2.236	(51,7)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	737		737	1.699	(56,6)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.052	83	1.135	1.587	(33,7)%
Propiedad, TI y otros gastos	569	28	597	582	(2,2)%
Gastos comerciales	340		340	813	(58,2)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.619	716	2.335	1.554	4,2 %
Diferencias de tipo de cambio	87		87	19	nm
Gastos totales de las operaciones	9.765	2.695	12.460	16.772	(41,8)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(3.200)	(2.755)	(5.955)	2.520	nm
Gastos financieros	(503)		(503)	(446)	12,8 %
Ingresos financieros	27		27	33	(18,2)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	4		4	19	(78,9)%
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	183		183	93	96,8 %
Otros créditos no operativos	43		43	50	(14,0)%
Total gastos no operativos netos	(246)		(246)	(251)	(2,0)%
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(3.446)	(2.755)	(6.201)	2.269	nm
Impuestos	270	364	634	(455)	nm
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(3.176)	(2.391)	(5.567)	1.814	nm

Indicadores operativos	2020	2019	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	91.394	255.749	(64,3)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	62.445	216.607	(71,2)%
Coeficiente de ocupación (%)	68,3	84,7	(16,4)pts
Cifras de pasajeros (miles)	26.977	90.448	(70,2)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	2.471	4.148	(40,4)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	326	508	(35,8)%
Despegues	219.553	591.954	(62,9)%
Horas bloque (horas)	678.196	1.730.731	(60,8)%
Plantilla media equivalente ²	61.639	65.808	(6,3)%
Aviones en servicio	542	601	(9,8)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,83	7,88	(0,7)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,35	6,68	(19,9)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	37,11	19,89	86,6 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,84	1,79	3,1 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	8,84	4,77	85,3 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	10,68	6,56	62,9 %

¹ Los resultados de 2019 incluyen una reclasificación de 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 nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019 fue de 107 millones de euros. Para más información véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2019.

² Se incluyen en la plantilla media equivalente el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 30 de septiembre				
	Antes de excepcionales 2020	Partidas excepcionales	Total 2020	Total 2019 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	737	(22)	715	6.492	(88,6)%
Ingresos de carga	302		302	269	12,3 %
Otros ingresos	200		200	505	(60,4)%
Total ingresos	1.239	(22)	1.217	7.266	(82,9)%
Gastos de personal	708	269	977	1.221	(42,0)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	370	330	700	1.633	(77,3)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	227		227	823	(72,4)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	198		198	618	(68,0)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	286	6	292	556	(48,6)%
Propiedad, TI y otros gastos	163	6	169	202	(19,3)%
Gastos comerciales	72		72	262	(72,5)%
Depreciación, amortización y deterioro	505	(15)	490	519	(2,7)%
Diferencias de tipo de cambio	10		10	7	42,9 %
Gastos totales de las operaciones	2.539	596	3.135	5.841	(56,5)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(1.300)	(618)	(1.918)	1.425	nm
Gastos financieros	(161)		(161)	(165)	(2,4)%
Ingresos financieros	4		4	11	(63,6)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1		1	6	(83,3)%
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	86		86	(45)	nm
Otros (cargos)/créditos no operativos	(7)		(7)	30	nm
Total gastos no operativos netos	(77)		(77)	(163)	(52,8)%
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(1.377)	(618)	(1.995)	1.262	nm
Impuestos	166	68	234	(254)	nm
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(1.211)	(550)	(1.761)	1.008	nm

Indicadores operativos	2020	2019 ¹	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	19.769	92.318	(78,6)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	9.673	80.923	(88,0)%
Coeficiente de ocupación (%)	48,9	87,7	(38,8)pts
Cifras de pasajeros (miles)	6.592	34.562	(80,9)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	720	1.346	(46,5)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	94	162	(42,0)%
Despegues	64.288	215.920	(70,2)%
Horas bloque (horas)	185.681	628.707	(70,5)%
Plantilla media equivalente ²	58.905	67.407	(12,6)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,62	8,02	(5,0)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	3,73	7,03	(47,0)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	41,94	19,99	nm
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,87	1,77	5,8 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	10,97	4,56	nm
Coste total / AKO (céntimos de €)	12,84	6,33	nm

¹ Los resultados de 2019 incluyen una reclasificación de 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 trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2019 fue de 44 millones de euros. Para más información véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2019.

² Se incluyen en la plantilla media equivalente el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España.

ANALISIS FINANCIERO

Resumen del COVID-19 – Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre

Los resultados del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre 2020, se vieron afectados considerablemente por el brote y la escalada del COVID-19. En enero y en la mayor parte de febrero, el impacto directo ocurrió principalmente en la región de Asia-Pacífico; 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, de tal modo que en el primer trimestre la capacidad se redujo un 10,5% frente a 2019.

En el segundo trimestre, debido al impacto del virus en todo el mundo y la consiguiente aplicación de restricciones de viaje y fronteras en la mayoría de países, el Grupo solo pudo operar un programa de vuelos muy reducido que dejó la capacidad operada en tan solo el 5% de la que se registró en el mismo trimestre del año anterior. El Grupo pudo operar vuelos de carga adicionales para contribuir al transporte de productos médicos y suministros esenciales, lo que dio lugar a un récord de ingresos de carga en el trimestre. En el tercer trimestre se incrementó la capacidad, principalmente en respuesta a la demanda de los viajes de ocio y las personas que visitaban a amigos y familiares, si bien la capacidad del periodo descendió un 79% frente al año anterior.

El Grupo ha tomado medidas para proteger el efectivo y reforzar la liquidez. En el ahorro de costes se incluye el impacto de los programas de regulación temporal de empleo y equivalentes siguiendo las medidas adoptadas por los gobiernos nacionales, que se aplicaron a partir del mes de abril y éstas, junto con otros recortes de los costes de personal y proveedores, han compensado parte del impacto de la considerable caída de los ingresos de pasaje. El Grupo también ha acordado líneas de crédito adicionales. Se asumió una deuda no relacionada con aviones de 1.010 millones de euros en España a través de la línea de crédito del Instituto de Crédito Oficial (ICO) y British Airways emitió pagarés por valor de 325 millones de euros (298 millones de libras esterlinas) usando el *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido. La principal Línea de Crédito Renovable (*Revolving Credit Facility*, RCF) de British Airways se amplió un año, hasta junio de 2021, y el Grupo también ha incorporado otras líneas de crédito. El Grupo también ha acordado nuevas líneas de financiación de aeronaves a un año para unidades antiguas y nuevas, con un valor total de 870 millones de euros. En el tercer trimestre se firmó una renovación plurianual del acuerdo con American Express, que incluye un pago por adelantado de 830 millones de euros. Durante el tercer trimestre, el Grupo puso en marcha una ampliación de capital, completada con éxito a comienzos del cuarto trimestre, con la que recaudó un importe bruto de 2.700 millones de euros que se recibieron a comienzos de octubre. El Grupo ha acordado el aplazamiento de la entrega de 68 aviones prevista en 2020 hasta 2022 y, junto con las reducciones en la inversión no relacionada con aeronaves, ha recortado la inversión total en inmovilizado de 2020 en 1.500 millones de euros con respecto al nivel previsto a comienzos de año.

Los precios del combustible han caído drásticamente desde comienzos de año. La caída de los precios del combustible ha provocado considerables pérdidas en los derivados de cobertura de combustible, que normalmente se compensarían con los menores costes de las compras de combustible. El impacto del COVID-19 ha provocado una considerable reducción en las necesidades de compra de combustible, con una programación de vuelos considerablemente más reducida. Como consecuencia, el Grupo ha reconocido en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 un cargo excepcional de 1.599 millones de euros relacionado con el exceso de coberturas, correspondientes a las pérdidas sobre derivados de cobertura de combustible que no tendrán contrapartida en compras de combustible, junto con las ganancias cambiarias relacionadas, calculadas usando la curva de combustible y los tipos de cambio a plazo a 30 de septiembre de 2020.

El Grupo estima que la demanda de pasajeros no alcanzará los niveles de 2019 hasta al menos 2023. Como consecuencia, el Grupo está trabajando activamente en la reestructuración de su base de costes para ajustarla a unos niveles de demanda considerablemente más bajos, lo que incluye acciones para reducir los costes fijos y aumentar la proporción variable de la estructura de costes. British Airways ha alcanzado acuerdos con los sindicatos que representan a la mayoría de los colectivos de empleados. Se ha reconocido un gasto excepcional de 275 millones de euros en el tercer trimestre en relación con las reestructuraciones de plantilla en British Airways y Aer Lingus, que han dado lugar a una reducción de alrededor de 10.000 empleados, de los cuales más de 9.000 habían dejado el Grupo a 30 de septiembre. El Grupo ha retirado anticipadamente aviones con más años de servicio y ha devuelto algunos aviones más antes del fin de los contratos de arrendamiento. En este sentido, destaca la retirada de la flota de Boeing 747 de British Airways y de la flota de Airbus A340-600 de Iberia.

Bases de presentación

A raíz de la pandemia del COVID-19, el Grupo ha preparado diferentes escenarios, y los Directores tienen una expectativa razonable de que el Grupo tenga suficiente liquidez para el futuro próximo y, en consecuencia, los Directores han adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la preparación de los resultados para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020. Si bien el Grupo ha culminado con éxito la ampliación de capital de 2.700 millones de euros y ha recibido un pago por adelantado de 800 millones de euros en relación con la renovación del acuerdo plurianual con American Express, persiste la incertidumbre creada por el COVID-19, a las potenciales olas futuras de la pandemia y al impacto en las restricciones y/o la demanda de viajes. Por lo tanto, el Grupo no puede proporcionar la certeza de que no podría haber escenarios negativos más severos que aquellos que ha considerado, incluyendo las tensiones que ha considerado en relación con factores tales como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las reducciones de costes logradas y las variaciones en el precio del combustible. En el caso de que ocurrieran, el Grupo probablemente necesitará asegurar fondos adicionales además de los comprometidos contractualmente a 30 de octubre de 2020.

Principales riesgos e incertidumbres

El Grupo ha seguido manteniendo su marco 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 e incluyen el riesgo de pandemia dentro del apartado “Suceso que cause interrupciones importantes en la red”.

Dado que la pandemia continúa afectando a la industria de la aviación en todo el mundo, el panorama de riesgos ha evolucionado y el Grupo sigue evaluando cómo han cambiado los riesgos principales en impacto y probabilidad y cuál es la mejor forma de responder ante ellos. Como consecuencia, allí donde se han identificado acciones de mitigación adicionales estas se han puesto en marcha y se han integrado para minimizar el impacto continuado para el Grupo y proteger sus negocios y a su personal. Estas acciones se han debatido con el Consejo mediante actualizaciones regulares e incluyen un estudio de escenarios potenciales, que describen el impacto de una mayor tensión en el Grupo a causa del entorno político y económico general.

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2019, los principales riesgos en los que ha influido la pandemia del COVID-19 se ponen de relieve a continuación, junto con las respuestas implementadas por la Dirección en el negocio y recogidas en el plan de negocio y los escenarios más recientes del Grupo. No se han identificado nuevos riesgos principales durante las reuniones de evaluación de la gestión de riesgos en todo el negocio.

- Aeropuertos, infraestructuras y terceros fundamentales. Las restricciones en los *hubs* y aeropuertos han obligado a realizar ajustes en la capacidad, incluidos ajustes de flota y nuevos procedimientos operativos para reactivar los vuelos. El Grupo ha trabajado proactivamente con los proveedores para garantizar que se mantengan las operaciones y que se comprenda la repercusión sobre sus negocios, implementando medidas atenuantes donde sea necesario.
- Competencia, consolidación y regulación gubernamental. La magnitud de los estímulos de los gobiernos y las ayudas públicas específicas para la aviación han variado entre los diferentes países y el impacto potencial sobre el panorama de la competencia se evalúa continuamente. Las restricciones de los gobiernos han sido fragmentarias y volátiles y han exigido una importante agilidad a nuestras redes para gestionar el impacto sobre nuestros clientes y actividades.
- Ciberataque y seguridad de datos. El Grupo ha mantenido su inversión prevista en ciberseguridad y ha dado pasos para mitigar los riesgos informáticos y de otro tipo derivados del teletrabajo.
- Cultura y relaciones laborales. Se han puesto en marcha procedimientos de seguridad adicionales para proteger al personal y los clientes del Grupo, de acuerdo con las recomendaciones sectoriales. Cuando ha sido posible, el personal del Grupo ha teletrabajado, siguiendo las recomendaciones de los gobiernos. Se han realizado consultas a los empleados cuando ha sido necesario y oportuno en relación con la reestructuración impuesta por el COVID-19.
- Entorno político y económico. Los gobiernos nacionales están decretando una serie de restricciones de viaje y cuarentenas que seguirán afectando a las operaciones del Grupo. Se está haciendo un seguimiento activo de estas medidas y los planes de capacidad a corto plazo están revisándose dinámicamente de acuerdo con las últimas novedades. Si el considerable impacto económico del COVID-19 continúa, el Grupo ajustará en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos en caso necesario.
- Financiación mediante deuda y riesgo financiero. A pesar de las turbulencias sufridas por los mercados financieros desde la propagación del COVID-19, el Grupo se ha centrado en preservar la liquidez renovando y ampliando líneas de crédito y cerrando nuevos arrendamientos de aeronaves, además de formalizar nuevas líneas de financiación a un año en previsión de que mejoren las condiciones del mercado y la disponibilidad prevista de acuerdos de financiación de aeronaves en las condiciones habituales. El Grupo realizó una ampliación de capital y recaudó un importe bruto de 2.700 millones de euros que se recibieron a comienzos de octubre. El Grupo cuenta con un proceso establecido para hacer un seguimiento continuo del riesgo financiero y de contraparte.

El Consejo y sus subcomités han evaluado las respuestas de los reguladores, los competidores y los gobiernos continuamente. El Grupo también sigue evaluando y haciendo un seguimiento de los acuerdos en torno al Brexit mientras el Reino Unido se prepara para poner fin al periodo de transición con la Unión Europea el 31 de diciembre de 2020.

Entorno operativo y de mercado

Los precios medios del combustible del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre 2020 fueron considerablemente inferiores con respecto al periodo equivalente de 2019, con una caída durante el mes de marzo y se mantienen claramente por debajo de los niveles del año pasado. Debido al nivel de cobertura de combustible vigente que refleja el consumo de combustible anticipado anteriormente, el Grupo no se ha beneficiado de esta caída durante el período, con el impacto general adverso de precios más bajos en el corto plazo. Los tipos de cambio del euro y la libra esterlina frente al dólar estadounidense fueron aproximadamente un 1% inferiores a los del mismo periodo del año pasado.

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. Para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre 2020, el impacto neto de la conversión en el resultado de las operaciones fue favorable en 19 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo normalmente genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones fue adverso en 53 millones de euros en el periodo, ya que incrementó los ingresos en 49 millones de euros y los costes en 102 millones de euros.

ANALISIS FINANCIERO continuación

El impacto neto de los tipos de cambio en la conversión y en las transacciones en el resultado de las operaciones del Grupo fue adverso en 34 millones de euros.

Capacidad

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre 2020, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), disminuyó un 64,3%, y las repercusiones del COVID-19 se notaron en todas las regiones. La capacidad se vio afectada considerablemente por las restricciones a los viajes decretadas por los gobiernos nacionales, las más graves han correspondido a Irlanda, aunque las del gobierno británico y español también han tenido un importante efecto negativo.

La capacidad de Aer Lingus se mantuvo constante en líneas generales en enero y febrero con incrementos en las rutas del Atlántico Norte, derivados de la ruta a Minneapolis lanzada en julio de 2019 y un aumento de las frecuencias a Boston y San Francisco, efecto compensado por las reducciones de la capacidad en los vuelos de corto radio. Desde el gran impacto del COVID-19, de finales de febrero en adelante, la capacidad de Aer Lingus estuvo determinada por las necesidades de carga y operó vuelos regularmente a Nueva York, Chicago y Boston, además de los vuelos adicionales a Seúl y China para transportar Equipos de Protección Individual (EPI).

La capacidad de British Airways se mantuvo constante en enero y febrero, con incrementos derivados de los nuevos destinos, como Dammam, Islamabad y Pittsburgh, que se compensaron con las cancelaciones relacionadas con el COVID-19 a destinos en Asia-Pacífico. Durante el segundo trimestre operó vuelos diarios a varias ciudades estadounidenses, como Nueva York, Boston y Washington, fundamentalmente para transportar carga, junto con vuelos regulares a Hong Kong y un limitado número de vuelos a Pekín y Singapur. A finales del trimestre, se fletaron varios vuelos chárter a Barbados y Antigua; el programa de corto radio de British Airways fue muy limitado durante el segundo trimestre. En el tercer trimestre British Airways reabrió varias rutas de largo radio, con vuelos a Islamabad, Tokio, Dubái y varios destinos en el Caribe. Se siguieron operando vuelos diarios a varias ciudades estadounidenses, principalmente para transporte de carga. Las rutas de corto radio se beneficiaron de la demanda de los turistas británicos que viajaron a destinos de ocio no sujetos a cuarentenas por parte de los gobiernos. La aerolínea reanudó rutas por todo el Reino Unido y Europa, a Belfast, Inverness, Newquay, Francia, Alemania, Grecia, Italia y Turquía.

Iberia aumentó su capacidad en enero y febrero, principalmente en sus rutas latinoamericanas, donde lanzó una nueva ruta a Guayaquil, Ecuador, y frecuencias adicionales en las rutas a Colombia, Perú y Brasil. En el segundo trimestre, las operaciones de largo radio de Iberia se centraron en vuelos de repatriación y carga a países de Sudamérica, como Argentina, Chile y Perú. En sus operaciones de corto radio, Iberia conservó un nivel mínimo de operaciones en rutas domésticas para mantener las conexiones con las principales ciudades europeas, como París, Bruselas y Londres. En el tercer trimestre, Iberia reanudó algunos vuelos de largo radio adicionales a destinos como Chicago, Ciudad de Panamá, Santo Domingo y Quito. La red de corto radio de Iberia se amplió para atender la demanda de ocio durante el verano y se incorporaron a la programación vuelos a Roma, Berlín, Ámsterdam y Praga.

A principios del año, el crecimiento de la capacidad de largo radio de LEVEL reflejó la anualización 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. Las operaciones de largo radio de LEVEL se cancelaron en el segundo trimestre, con la excepción de un vuelo de repatriación desde Buenos Aires. El 19 de junio de 2020, cesaron las operaciones de LEVEL Europe desde Viena y Ámsterdam. El 8 de julio de 2020, LEVEL Francia anunció su intención de iniciar consultas con los sindicatos de sus empleados con respecto al cese de sus operaciones propuesto en París Orly. LEVEL España sigue operando desde Barcelona y en septiembre reanudó un limitado número de operaciones a Buenos Aires y Nueva York-JFK.

Vueling redujo su capacidad en enero y febrero, principalmente en Italia, ya que siguió centrándose en sus mercados clave antes de la propagación del COVID-19. Las operaciones de Vueling durante el segundo y el tercer trimestre se centraron en los vuelos domésticos que conectan la península con las islas Canarias y las islas Baleares.

Los indicadores unitarios resultan menos significativos de lo habitual debido a la importante reducción de la capacidad operada, especialmente en el segundo y tercer trimestre, pero en aras de ofrecer una información completa los indicadores unitarios del periodo de nueve meses se incluyen en los comentarios que figuran debajo.

Ingresos

Los ingresos de pasaje para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 descendieron un 71,4% frente al mismo periodo del año anterior, con un descenso del 88,6% en el tercer trimestre. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) para el periodo de nueve meses disminuyeron un 22,6% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al coeficiente de ocupación más bajo desde marzo en adelante, junto con el descenso de los *yields* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) por el impacto del COVID-19.

Los ingresos de carga crecieron un 11,2% con respecto a 2019 y un 12,0% a tipos de cambio constantes; a este respecto, los ingresos de carga recibieron un considerable impulso gracias a los vuelos adicionales operados para transportar equipos y suministros médicos, con 1.875 vuelos de carga adicionales operados en el segundo trimestre y 1.115 en el tercer trimestre. Los ingresos de carga del tercer trimestre se situaron en 302 millones de euros, una cifra récord para el tercer trimestre por encima de los 269 millones de euros del tercer trimestre de 2019. La carga transportada en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), descendió un 40,4% debido a la reducción de los vuelos de pasajeros programados, pero el *yield* fue considerablemente más alto, ya que los vuelos exclusivamente de carga no generan ingresos de pasaje y, por lo tanto, el coste derivado de la operación de vuelos solo de carga se financia íntegramente con los ingresos de carga.

La partida de Otros ingresos se redujo un 45,3%, un 46,3% a tipos de cambio constantes, debido a que los negocios no aéreos del Grupo también se vieron afectados por el COVID-19 desde marzo.

Gastos

Los gastos de personal antes de partidas excepcionales para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre descendieron 1.115 millones de euros comparado con 2019. Casi la mitad de este descenso se debió a los despidos temporales y otros programas de reducción temporal de costes, junto con las reducciones en la jornada o en el sueldo que se aplicaron durante el segundo y tercer trimestre. Las reducciones se registraron a todos los niveles y en todas las funciones dentro del Grupo. A pesar de todas estas medidas, la reducción de los costes de personal del 30,0% fue menor que la caída del 64,3% que experimentó la capacidad de pasajeros y, como consecuencia, los gastos unitarios de personal a tipos de cambio constantes aumentaron un 94,4%.

Los gastos de combustible (excluido el cargo excepcional por exceso de coberturas) descendieron un 63,2% reflejando la reducción de la capacidad operada. Los costes unitarios de combustible a tipos de cambio constantes no sufrieron variaciones con respecto a 2019.

Los gastos asociados a proveedores descendieron un 44,3% por el ahorro vinculado a los volúmenes a consecuencia de la caída de la capacidad operada, junto con una reducción en el gasto no esencial a raíz del COVID-19. Este ahorro fue menor que la reducción de volúmenes, lo que se debió a los costes fijos y a la rápida propagación del virus en marzo, que provocó que la capacidad disminuyera a un ritmo mayor del que era posible reducir costes. Los costes unitarios asociados a proveedores en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 crecieron un 50,7% a tipos de cambio constantes.

Los costes de propiedad antes de partidas excepcionales aumentaron un 4,2% frente al año anterior, de acuerdo con el programa de renovación de flota. El número de aviones en servicio, que incluye los aviones inmovilizados temporalmente a causa del COVID-19, se redujo de 598 en diciembre de 2019 a 542 a finales de septiembre de 2020; esto corresponde fundamentalmente a la retirada anticipada de los Boeing 747 de British Airways y los Airbus A340-600 de Iberia. Los costes de propiedad antes de partidas excepcionales en base unitaria y a tipos de cambio constantes aumentaron un 190,5% con respecto a 2019, ya que los aviones inmovilizados siguen generando cargos por depreciación.

En total, los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible aumentaron un 85,2% frente al año anterior a tipos de cambio constantes, afectados por la considerable reducción de la capacidad.

Pérdidas de las operaciones antes de partidas excepcionales

La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo, para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020, fue de 3.200 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 2.520 millones de euros).

Partidas excepcionales

Se han reconocido partidas excepcionales como consecuencia de las reducciones de capacidad derivadas del COVID-19. Las principales partidas excepcionales son las siguientes: el exceso de coberturas de derivados de combustible y tipos de cambio (una pérdida de 1.599 millones de euros) y derivados de los ingresos de pasaje (una pérdida de 60 millones de euros); los cargos por deterioro de 716 millones de euros, 71 millones de euros y 12 millones de euros relacionados, respectivamente, con la flota y otros activos, las existencias asociadas y el fin contractual de pagos de arrendamientos en relación con el exceso de aviones; y la reestructuración de plantilla en British Airways y Aer Lingus por importe de 275 millones de euros. Se ha registrado una provisión de 22 millones de euros en relación a la multa por el robo de datos de clientes en British Airways en 2018; este importe fue confirmado el 16 de octubre de 2020 por la Oficina del Comisario de Información (*Information Commissioner's Office, ICO*) del Reino Unido. El deterioro relacionado con la flota y otros activos es ligeramente inferior al anunciado a 30 de junio de 2020, ya que el deterioro sufrido por otros nueve aviones se ha compensado con una reversión del deterioro de motores después de que el dinero obtenido con su venta fuera mayor de lo previsto.

No se registraron partidas excepcionales durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019.

Gastos no operativos netos, impuestos y pérdida después de impuestos

Los gastos no operativos netos del Grupo durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 fueron de 246 millones de euros, frente a los 251 millones de euros de 2019, debido principalmente a las comisiones de tramitación y los intereses de la nueva deuda y líneas de financiación y los costes asociados con la reestructuración de algunos contratos de derivados, efecto compensado por un aumento de las ganancias netas por conversión de moneda extranjera.

El crédito fiscal del periodo fue de 270 millones de euros antes de partidas excepcionales (2019: cargo fiscal de 455 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 8% (2019: 20%). El tipo impositivo efectivo del periodo fue diferente del tipo previsto del 21%. La diferencia fue debida al no reconocimiento de créditos fiscales en relación con determinadas pérdidas del periodo actual y periodos anteriores y con diferencias temporales deducibles, y a la cancelación de la rebaja del tipo impositivo en el Reino Unido.

La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 fue de 5.567 millones de euros (2019: beneficio después de impuestos de 1.814 millones de euros), debido al impacto del COVID-19 en el beneficio de las operaciones junto con las partidas excepcionales relacionadas con el exceso de coberturas de combustible, el deterioro de los activos de flota y los costes de reestructuración del personal, también a consecuencia del COVID-19.

Efectivo y apalancamiento

La posición de efectivo del Grupo fue de 5.011 millones de euros, lo que supone 1.672 millones de euros menos comparado con el 31 de diciembre de 2019, aunque el efectivo se incrementó considerablemente el 2 de octubre de 2020 con el ingreso de los fondos brutos de 2.741 millones de euros procedentes de la ampliación de capital. Al cierre del periodo, la deuda neta, incluida la deuda asociada con los pasivos por arrendamientos, ascendía a 11.096 millones de euros comparado con 7.571 millones de euros a 31 de diciembre de 2019. El ratio deuda neta / EBITDA es de (42,8) de cara a los cuatro trimestres anteriores; el EBITDA se redujo considerablemente por el impacto del COVID-19.

Otros hechos recientes

El 2 de octubre de 2020 el Grupo anunció la conclusión con éxito de su ampliación de capital. Esta ampliación se tradujo en la emisión de 2.979.443.376 acciones nuevas que situaron el capital social total en 4.971.476.010 acciones ordinarias de 0,10 euros cada una. El importe bruto recaudado con la ampliación de capital fue de 2.741 millones de euros.

El 12 de octubre de 2020 el Grupo anunció cambios en su equipo directivo con efecto inmediato. Álex Cruz, presidente y consejero delegado de British Airways, dejó su puesto como consejero delegado de la aerolínea, donde permanecerá como presidente no ejecutivo. Sean Doyle, anteriormente presidente y consejero delegado de Aer Lingus, fue designado como nuevo consejero delegado de British Airways y asumirá el cargo de presidente tras un periodo de transición. Donal Moriarty, hasta ahora director de asuntos corporativos de Aer Lingus, se convertirá en consejero delegado interino y se anunciará el nombramiento permanente a su debido tiempo. Fernando Candela, consejero delegado de LEVEL, se ha incorporado al Comité de Dirección del Grupo como director de transformación, un puesto de nueva creación.