

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (28 de octubre de 2022) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022.

IAG consiguió un importante incremento de la rentabilidad en todas sus aerolíneas en el tercer trimestre

Principales resultados financieros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del tercer trimestre fue de 1.208 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones de 452 millones de euros), y el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales fue de 1.206 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 485 millones de euros).
- El beneficio de las operaciones del periodo de nueve meses fue de 770 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones de 2.487 millones de euros), y el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales fue de 739 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 2.665 millones de euros).
- El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del tercer trimestre fue de 853 millones de euros (2021: pérdida de 574 millones de euros) y el beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 853 millones de euros (2021: pérdida de 606 millones de euros).
- El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del periodo de nueve meses fue de 199 millones de euros (2021: pérdida de 2.622 millones de euros) y el beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 170 millones de euros (2021: pérdida de 2.775 millones de euros).
- Sólida posición de liquidez a 30 de septiembre de 2022:
 - La liquidez total aumentó hasta los 13.488 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 11.986 millones de euros).
 - Efectivo¹ por valor de 9.260 millones de euros, 1.317 millones de euros superior al registrado a 31 de diciembre de 2021.
 - Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no dispuestas ascendían a 4.228 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 4.043 millones de euros). La disponibilidad de la línea de crédito renovable de 1.755 millones de dólares estadounidenses se ha ampliado un año hasta marzo de 2025.
- La deuda neta a 30 de septiembre de 2022 se redujo en 609 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2021 hasta los 11.058 millones de euros.

Los ingresos totales se recuperaron completamente a pesar de una menor capacidad que en 2019

- Los ingresos totales del tercer trimestre ascendieron a 7.329 millones de euros, un 0,9% más que en 2019, a pesar de las restricciones impuestas en el aeropuerto de Londres Heathrow y de que la red de Asia-Pacífico permanece en gran medida cerrada.
 - Los ingresos unitarios de pasaje del tercer trimestre aumentaron un 21,9% frente a 2019 (en el segundo trimestre aumentaron un 6,4%).
 - La capacidad de transporte de pasajeros en el tercer trimestre fue un 81,1% de la capacidad de 2019, por encima del 78,0% del segundo trimestre, e impulsada por las regiones clave de IAG de corto radio europeo (91% del 2019), Norteamérica (92%) y Latinoamérica y Caribe (75%).
 - Los *yield*s de pasaje del tercer trimestre incrementaron en un 22,9% frente a 2019 y el coeficiente de ocupación fue del 87,0%, tan solo 0,7 puntos porcentuales inferior.
- A finales del tercer trimestre, los ingresos de ocio premium se habían recuperado completamente hasta los niveles de 2019, a pesar de que la capacidad era considerablemente más baja. Los ingresos por viajes de negocios se habían recuperado hasta alcanzar alrededor del 75% de los niveles de 2019.
- Los costes unitarios excluido el combustible del tercer trimestre fueron un 25,5% superiores a los de 2019, afectados por la menor capacidad operada, el efecto adverso del tipo de cambio de moneda extranjera y la inflación.
- Durante el trimestre, la capacidad de British Airways estuvo en consonancia con las previsiones anteriores y los resultados operativos mejoraron considerablemente, y se han planificado nuevas mejoras para conseguir los niveles que esperamos.
- Los planes de capacidad global de pasajeros de IAG son de alrededor del 87% de la capacidad de 2019 para el cuarto trimestre y de alrededor del 78% para el ejercicio completo de 2022.
- Principal plan de pensiones de British Airways (NAPS), se firmó un protocolo de acuerdo con los Administradores para la valoración de 2021 y no se prevén aportaciones para reducir el déficit en virtud del mecanismo de protección frente al exceso de financiación vigente.

Resumen de resultados:

| Resultados publicados (millones de euros) | Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre | | |
|---|---|---------|-----------------|
| | 2022 | 2021 | Incr. / (dism.) |
| Ingresos de pasaje | 14.020 | 3.140 | nm |
| Total ingresos | 16.680 | 4.921 | nm |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones | 770 | (2.487) | nm |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos | 199 | (2.622) | nm |
| Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €) | 4,0 | (52,8) | nm |
| Efectivo y depósitos remunerados ² | 9.260 | 7.943 | 16,6 % |
| Deudas ² | 20.318 | 19.610 | 3,6 % |

| Medidas alternativas de rendimiento³ (millones de euros) | 2022 | 2021 | Incr. / (dism.) |
|--|----------------|---------|--------------------|
| Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales | 14.020 | 3.135 | nm |
| Total ingresos antes de partidas excepcionales | 16.680 | 4.916 | nm |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales | 739 | (2.665) | nm |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos antes de partidas excepcionales | 170 | (2.775) | nm |
| Beneficio/(pérdida) ajustada por acción (céntimos de €) | 0,4 | (55,9) | nm |
| Deuda neta ² | 11.058 | 11.667 | (5,2)% |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 192.544 | 74.123 | nm |
| Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €) | 7,28 | 4,23 | 72,2 % |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,99 | 8,61 | (30,4)% |

¹El efectivo comprende efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados.

²Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2021.

³Para las definiciones véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2021.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“En el tercer trimestre de este año volvimos a lograr unos resultados sólidos, con un beneficio operativo de 1.200 millones de euros y una liquidez de más de 13.000 millones de euros. Todas nuestras aerolíneas fueron significativamente rentables y seguimos observando una fuerte demanda, donde la capacidad y el factor de ocupación continúan recuperándose.

La demanda en el segmento vacacional es particularmente fuerte y sus ingresos han recuperado los niveles de pre-pandemia. Los viajes de negocios continúan recuperándose de manera constante.

Me gustaría agradecer a los empleados de todo el Grupo su trabajo y esfuerzo, que han sido claves para nuestra recuperación. Este sólido desempeño nos permite continuar invirtiendo en nuestros clientes, en nuestro equipo y en nuestro programa de sostenibilidad que es líder en la industria.

Nos complace que nuestros accionistas hayan aprobado recientemente la adquisición de 87 nuevos aviones de corto radio que nos permitirán ahorrar en costes a largo plazo, reducir nuestras emisiones y brindar una mejor experiencia para nuestros clientes.

Si bien los niveles de demanda se mantienen fuertes, somos conscientes de las incertidumbres económicas y la presión sobre el consumo doméstico. En este contexto, estamos enfocados en adaptar nuestra operatividad para satisfacer la demanda, fortalecer nuestro balance reconstruyendo nuestra rentabilidad y el flujo de caja, así como aprovechar nuestra elevada liquidez. Esto nos permitirá asignar capital e invertir de manera disciplinada en nuestros servicios y en nuestros empleados para aumentar nuestra capacidad y posibilitar el crecimiento futuro.

A medida que reconstruimos nuestra resiliencia operativa, confiamos en nuestras fortalezas como Grupo: en primer lugar, nuestra cartera de marcas líderes; en segundo lugar, una posición de liderazgo en los mercados y *hubs* que son claves para nuestro Grupo; y, en tercer lugar, la flexibilidad de IAG para impulsar la innovación y la eficiencia operativa. Todo ello nos permitirá volver a los niveles de beneficios anteriores al COVID-19 y generar valor a largo plazo para todos nuestros grupos de interés”.

Perspectivas de negocio

A los niveles actuales de los precios del combustible y los tipos de cambio de divisas, IAG espera registrar un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de aproximadamente 1.100 millones de euros en 2022. Se espera los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación sean significativamente positivos en el ejercicio. Esto se basa en la asunción de que no se darán nuevos contratiempos relacionados con el COVID-19 ni impactos materiales derivados de los sucesos geopolíticos. Se prevé que la deuda neta aumente a finales del ejercicio, debido a los patrones estacionales de reservas y a la inversión en inmovilizado relacionada con las entregas de aeronaves en el cuarto trimestre.

Se estima que la capacidad para el cuarto trimestre de 2022, expresada en AKO, se sitúe en aproximadamente el 87% de 2019, lo que situaría la capacidad del ejercicio 2022 completo en alrededor del 78% de los niveles de 2019. Se prevé que la capacidad del primer trimestre de 2023 se sitúe en aproximadamente el 95% de 2019.

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 esperadas, adquisiciones y desinversiones en relación con el Grupo y análisis de los planes 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, el entorno económico y geopolítico actual y la recuperación en curso de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su futuro 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 2021 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 continua recuperación de la pandemia del COVID 19 y las incertidumbres sobre el futuro impacto y duración de cualquier otra disrupción que sufra el sector global de las aerolíneas, así como por el entorno económico y geopolítico actual.

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

Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

| Millones de euros | Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre | | | Trimestre finalizado el 30 de septiembre | | |
|---|--|-------------------|-------------------|---|-------------------|-------------------|
| | 2022 | 2021 ¹ | Incr./ (dism.) | 2022 | 2021 ¹ | Incr./ (dism.) |
| Ingresos de pasaje | 14.020 | 3.140 | nm | 6.416 | 1.999 | nm |
| Ingresos de carga | 1.216 | 1.174 | 3,6 % | 373 | 405 | (7,9)% |
| Otros ingresos | 1.444 | 607 | nm | 540 | 305 | 77,0 % |
| Total ingresos | 16.680 | 4.921 | nm | 7.329 | 2.709 | nm |
| Gastos de personal | 3.417 | 2.099 | 62,8 % | 1.250 | 811 | 54,1 % |
| Gastos de combustible y derechos de emisión | 4.400 | 1.049 | nm | 1.834 | 552 | nm |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 2.143 | 788 | nm | 821 | 421 | 95,0 % |
| Tasas de aterrizaje y de navegación | 1.391 | 598 | nm | 544 | 311 | 74,9 % |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota | 1.507 | 702 | nm | 579 | 283 | nm |
| Propiedad, TI y otros gastos | 670 | 540 | 24,1 % | 235 | 187 | 25,7 % |
| Gastos comerciales | 671 | 280 | nm | 229 | 121 | 89,3 % |
| Depreciación, amortización y deterioro | 1.531 | 1.384 | 10,6 % | 516 | 464 | 11,2 % |
| Diferencias de tipo de cambio | 180 | (32) | nm | 113 | 11 | nm |
| Gastos totales de las operaciones | 15.910 | 7.408 | nm | 6.121 | 3.161 | 93,6 % |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones | 770 | (2.487) | nm | 1.208 | (452) | nm |
| Gastos financieros | (723) | (612) | 18,1 % | (243) | (211) | 15,2 % |
| Ingresos financieros | 11 | 5 | nm | 8 | 1 | nm |
| Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros | 132 | 4 | nm | 2 | (34) | nm |
| Crédito financiero neto correspondiente a pensiones | 19 | 2 | nm | 6 | 1 | nm |
| Cargo neto por conversión de moneda extranjera | (305) | (63) | nm | (108) | (50) | nm |
| Otros créditos no operativos | 262 | 101 | nm | 136 | 31 | nm |
| Total gastos no operativos netos | (604) | (563) | 7,3 % | (199) | (262) | (24,0)% |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos | 166 | (3.050) | nm | 1.009 | (714) | nm |
| Impuestos | 33 | 428 | (92,3)% | (156) | 140 | nm |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo | 199 | (2.622) | nm | 853 | (574) | nm |

¹Los resultados de 2021 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación adoptada en el Informe y cuentas anuales de 2021 en relación a los movimientos en el valor razonable del bono convertible, lo que incrementó los costes financieros totales en 4 millones de euros en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021, con el respectivo impacto en el Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros. No hubo ningún impacto neto sobre el Resultado después de impuestos.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Todas las cifras en las tablas siguientes son antes de partidas excepcionales.

| Millones de euros | Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre | | | Trimestre finalizado el 30 de septiembre | | |
|---|---|-------------------------|---------------------------|---|-------------------------|---------------------------|
| | Antes de partidas excepcionales | | | Antes de partidas excepcionales | | |
| | 2022 | 2021 ¹ | Incr./ (dism.) | 2022 | 2021 ¹ | Incr./ (dism.) |
| Ingresos de pasaje | 14.020 | 3.135 | nm | 6.416 | 1.999 | nm |
| Ingresos de carga | 1.216 | 1.174 | 3,6 % | 373 | 405 | (7,9)% |
| Otros ingresos | 1.444 | 607 | nm | 540 | 305 | 77,0 % |
| Total ingresos | 16.680 | 4.916 | nm | 7.329 | 2.709 | nm |
| Gastos de personal | 3.417 | 2.099 | 62,8 % | 1.250 | 811 | 54,1 % |
| Gastos de combustible y derechos de emisión | 4.400 | 1.202 | nm | 1.834 | 565 | nm |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 2.143 | 788 | nm | 821 | 421 | 95,0 % |
| Tasas de aterrizaje y de navegación | 1.391 | 598 | nm | 544 | 311 | 74,9 % |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota | 1.507 | 709 | nm | 579 | 290 | 99,7 % |
| Propiedad, TI y otros gastos | 693 | 540 | 28,3 % | 235 | 187 | 25,7 % |
| Gastos comerciales | 671 | 280 | nm | 229 | 121 | 89,3 % |
| Depreciación, amortización y deterioro | 1.539 | 1.397 | 10,2 % | 518 | 477 | 8,6 % |
| Diferencias de tipo de cambio | 180 | (32) | nm | 113 | 11 | nm |
| Gastos totales de las operaciones | 15.941 | 7.581 | nm | 6.123 | 3.194 | 91,7 % |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones | 739 | (2.665) | nm | 1.206 | (485) | nm |
| Gastos financieros | (723) | (612) | 18,1 % | (243) | (211) | 15,2 % |
| Ingresos financieros | 11 | 5 | nm | 8 | 1 | nm |
| Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros | 132 | 4 | nm | 2 | (34) | nm |
| Crédito financiero neto correspondiente a pensiones | 19 | 2 | nm | 6 | 1 | nm |
| Cargo neto por conversión de moneda extranjera | (305) | (63) | nm | (108) | (50) | nm |
| Otros créditos no operativos | 262 | 101 | nm | 136 | 31 | nm |
| Total gastos no operativos netos | (604) | (563) | 7,3 % | (199) | (262) | (24,0)% |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos | 135 | (3.228) | nm | 1.007 | (747) | nm |
| Impuestos | 35 | 453 | (92,3)% | (154) | 141 | nm |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo | 170 | (2.775) | nm | 853 | (606) | nm |
| Indicadores operativos² | 2022 | 2021¹ | Incr./ (dism.) | 2022 | 2021¹ | Incr./ (dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones) | 192.544 | 74.123 | nm | 74.834 | 40.082 | 86,7 % |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones) | 156.624 | 44.464 | nm | 65.078 | 27.716 | nm |
| Coeficiente de ocupación (%) | 81,3 | 60,0 | 21,3pts | 87,0 | 69,1 | 17,9pts |
| Cifras de pasajeros (miles) | 69.504 | 23.555 | nm | 29.535 | 15.475 | 90,9 % |
| Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones) | 2.890 | 2.841 | 1,7 % | 951 | 988 | (3,7)% |
| Toneladas de carga vendidas (miles) | 407 | 382 | 6,5 % | 132 | 134 | (1,5)% |
| Despegues | 456.837 | 192.833 | nm | 179.469 | 114.877 | 56,2 % |
| Horas bloque (horas) | 1.308.318 | 563.716 | nm | 511.599 | 303.622 | 68,5 % |
| Plantilla media equivalente ³ | 58.077 | 50.601 | 14,8 % | 62.916 | 50.202 | 25,3 % |
| Aviones en servicio | 552 | 533 | 3,6 % | n/a | n/a | - |
| Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €) | 8,95 | 7,05 | 27,0 % | 9,86 | 7,21 | 36,7 % |
| Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €) | 7,28 | 4,23 | 72,2 % | 8,57 | 4,99 | 71,9 % |
| Ingreso de carga / TKT (céntimos de €) | 42,08 | 41,32 | 1,8 % | 39,22 | 40,99 | (4,3)% |
| Coste de combustible / AKO (céntimos de €) | 2,29 | 1,62 | 40,9 % | 2,45 | 1,41 | 73,9 % |
| Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) | 5,99 | 8,61 | (30,4)% | 5,73 | 6,56 | (12,6)% |
| Coste total / AKO (céntimos de €) | 8,28 | 10,23 | (19,1)% | 8,18 | 7,97 | 2,7 % |

¹Los resultados de 2021 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación adoptada en el Informe y cuentas anuales de 2021 en relación a los movimientos en el valor razonable del bono convertible, lo que incrementó los costes financieros totales en 4 millones de euros en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021, con el respectivo impacto en el Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros. No hubo ningún impacto neto sobre el Resultado después de impuestos.

²Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para más detalle.

³Se 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 en España.

ANÁLISIS FINANCIERO

Hechos posteriores al último informe (29 de julio de 2022)

El 16 de agosto, el Grupo anunció que había ejercido la opción para canjear el préstamo convertible no garantizado a siete años por valor de 100 millones de euros concedido a Globalia por una participación accionarial del 20% en Air Europa.

El 26 de octubre, los accionistas de IAG aprobaron la compra de 50 aeronaves Boeing 737 y 37 aeronaves Airbus A320neo. Estas aeronaves, que se entregarán entre 2023 y 2028, reemplazarán los aviones de la familia Airbus A320ceo actualmente en servicio y contribuirán a los compromisos medioambientales del Grupo, además de generar reducciones de costes a largo plazo.

Bases de presentación

A 30 de septiembre de 2022, el Grupo tenía una liquidez total de 13.488 millones de euros, compuesta por efectivo y depósitos remunerados de 9.260 millones de euros, líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas de 3.259 millones de euros y líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas de 969 millones de euros. El Grupo ha tenido éxito captando liquidez desde el brote del COVID-19, habiendo financiado todas las entregas de aeronaves en 2020 y 2021, y ha continuado financiando aeronaves con éxito durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022; el Grupo sigue consiguiendo financiación para sus aviones mediante acuerdos a largo plazo.

En su análisis del principio de empresa en funcionamiento para el periodo hasta el 31 de diciembre de 2023 (“el periodo de empresa en funcionamiento”), preparado en el tercer trimestre de 2022, el Grupo ha modelado de forma exhaustiva, incluyendo un escenario pesimista posible pero grave y diversas sensibilidades relacionadas con el escenario pesimista. Habiendo revisado estos escenarios y sensibilidades, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para continuar operativo durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento y, por tanto, han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022.

Principales riesgos e incertidumbres

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar el riesgo. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en las páginas 100 a 121 del Informe y Cuentas Anuales de 2021 y siguen estando vigentes. El Consejo revisa y desafía a la dirección acerca del entorno de riesgos en vista de los cambios que influyen sobre el Grupo y sobre la industria de la aviación.

El Grupo evalúa de forma continua cómo evolucionan sus riesgos principales y cómo cambia la gravedad o probabilidad de ocurrencia de los riesgos con la reactivación de las operaciones a medida que han reabierto los mercados. Revisa los sucesos macroeconómicos y geopolíticos para identificar riesgos emergentes y sus implicaciones para los riesgos principales actuales, así como cambios en la competencia y los riesgos de mercado, especialmente aquellos que podrían afectar a la resiliencia operativa. Cuando ha sido necesario tomar más medidas, el Consejo ha considerado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implantado o confirmado planes para abordar dichos riesgos o asumílos dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo.

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2021, los principales riesgos que siguen siendo un área clave de interés, dadas sus implicaciones en la resiliencia del Grupo, se ponen de relieve a continuación. Las respuestas de negocio implementadas por la dirección que mitigan o reducen de forma efectiva el riesgo están recogidas en el plan de negocio y los escenarios pesimistas 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 en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022.

- **Confianza de los clientes en la marca.** La resiliencia operativa y la satisfacción de los clientes crean el valor de marca y la confianza de los clientes. El Grupo está evaluando activamente sus procesos y sistemas de atención al cliente para ofrecer un excelente servicio al cliente y ayudar a los clientes en periodos de disrupciones, lo que ayudará a asegurar que nuestros clientes elijan volar con las aerolíneas del Grupo.
- **Terceros fundamentales dentro en la cadena de suministro.** La escasez de personal operativo en los “hubs” y los aeropuertos ha obligado a ajustar la capacidad, incluida la gestión del impacto sobre los clientes y operaciones de British Airways derivado de la decisión del aeropuerto de Heathrow de limitar los volúmenes de pasajeros. El Grupo ha evaluado activamente sus programaciones para garantizar que se informa a nuestros clientes con la suficiente antelación sobre los cambios en sus planes de vuelo siempre que sea posible y dentro de nuestro control. Se han identificado las lecciones derivadas de las incidencias del verano y se han puesto en marcha medidas para mejorar la resiliencia. El Grupo sigue trabajando con todos los proveedores esenciales para entender cualquier posible interrupción de sus cadenas de suministro a causa de una escasez de recursos disponibles o retrasos en la producción que podrían demorar la disponibilidad de nuevos aviones, motores o bienes o servicios esenciales.
- **Seguridad de los datos y ciberseguridad.** La amenaza de ataques de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos ha aumentado como resultado de la guerra en Ucrania y la posibilidad de que se den ciberataques facilitados por un estado. El Grupo sigue centrando sus esfuerzos en un seguimiento adecuado para mitigar este riesgo.
- **Financiación de la deuda.** El acceso a los mercados de deuda no garantizada podría estar restringido para algunas de las entidades con calificaciones crediticias por debajo de “*investment grade*”, lo que podría reducir las opciones de financiación disponibles para el Grupo. Los crecientes tipos de interés también incrementarían el coste para el Grupo cuando decida refinanciar la deuda con vencimiento durante el próximo año. El Grupo sigue cerrando con éxito operaciones de financiación de aviones.

ANÁLISIS FINANCIERO

- *Entorno económico, político y regulatorio.* El impacto económico de la escasez de energía y el aumento del precio de las materias primas y los costes salariales, ha provocado una inflación e incertidumbre sobre las perspectivas económicas importantes. El Grupo revisa de cerca los impactos de la inflación en los salarios y los contratos con proveedores sobre los márgenes y la demanda de clientes. El Grupo seguirá ajustando en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos cuando sea necesario y posible.
- *Acontecimientos causantes de perturbaciones importantes de la red.* La persistente escasez de mano de obra, la amenaza de huelgas y las bajas por enfermedad del personal por contagios de COVID-19 han repercutido en el entorno operativo de las aerolíneas del Grupo y en las actividades de las empresas de las que depende el Grupo. Muchos de estos sucesos pueden darse en plazos muy cortos y poner a prueba la resiliencia operativa. Además, el Grupo tiene pendiente completar importantes cambios en su infraestructura informática que podrían repercutir en sus operaciones. El Grupo está centrado en minimizar los posibles cortes no programados o las interrupciones que sufren los clientes reforzando aún más las redes de las aerolíneas.
- *Gestión del riesgo financiero y de tesorería.* El aumento de los costes de combustible se ha mitigado en parte gracias a la política de coberturas de combustible del Grupo. El acceso a instrumentos de cobertura de combustible o la capacidad para trasladar el aumento de los costes de combustible a los clientes podrían influir en la rentabilidad del Grupo. El Grupo sigue evaluando la revalorización del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina y sus posibles impactos en los resultados operativos del Grupo. Todas las aerolíneas contratan coberturas en línea con la política de coberturas del Grupo.
- *Sistemas e infraestructuras de TI.* El Grupo depende de la solidez de sus sistemas para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio y está expuesto a riesgos por bajas prestaciones, obsolescencia o fallo de estos sistemas. El Grupo ha emprendido varias iniciativas para modernizar sus sistemas informáticos y mejorar sus capacidades digitales, sus propuestas para el cliente y sus infraestructuras y redes informáticas principales cuando resulta necesario. En todos los planes de transición se han incorporado medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad y la resiliencia operativa.
- *Personal, cultura y relaciones laborales.* El Grupo reconoce los esfuerzos de nuestro personal y de su capacidad de adaptación y compromiso para sostener la aceleración de las operaciones. La escasez de recursos y los plazos necesarios para su obtención, sobre todo en el Reino Unido e Irlanda, pueden afectar a la preparación y la resiliencia operativas. El Grupo está centrado en medidas para atraer y retener en sus aerolíneas al personal de vuelo y de tierra que les permita cumplir con sus programaciones y mantener la competitividad. En todo el Grupo, existen canales de negociación colectiva con diferentes sindicatos. El Grupo está expuesto al riesgo de acciones sindicales y las compañías operadoras mantienen conversaciones con los sindicatos para abordar y resolver las disputas que puedan surgir durante las negociaciones.

El Consejo y sus subcomisiones han estado informados en todo momento de los avances regulatorios, competitivos y gubernamentales.

Impacto de los precios de materias primas y los movimientos de moneda extranjera

Los precios medios del combustible en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 aumentaron considerablemente con respecto al periodo anterior; así, la media de los precios al contado del combustible de aviación prácticamente duplicó el nivel del año anterior. Los precios al contado del combustible de aviación disminuyeron de 1.235 dólares estadounidenses por tonelada métrica el 30 de junio de 2022 a 965 dólares estadounidenses por tonelada métrica el 30 de septiembre de 2022, aunque los precios fluctuaron durante el trimestre y siguen siendo volátiles.

Los tipos de cambio medios durante los nueve primeros meses de 2022 se tradujeron en una revalorización del 10% del dólar estadounidense frente al euro y del 7% frente a la libra esterlina, en comparación con la media de los nueve primeros meses de 2021.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo en el periodo de nueve meses fue adverso en 316 millones de euros (adverso en 90 millones de euros en el primer trimestre, adverso en 106 millones de euros en el segundo trimestre y adverso en 120 millones de euros en el tercer trimestre).

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible y generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones fue adverso en 296 millones de euros en el periodo de nueve meses, ya que incrementó los ingresos en 394 millones de euros y los costes en 690 millones de euros.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways e IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el periodo de nueve meses, el impacto neto de la conversión fue adverso en 20 millones de euros (adverso en 26 millones de euros en el primer trimestre, favorable en 2 millones de euros en el segundo trimestre y favorable en 4 millones de euros en el tercer trimestre).

A menos que se indique lo contrario, todas las variaciones expuestas a continuación comparan los nueve primeros meses de 2022 con el mismo periodo de 2021 en base contable (incluidas las partidas excepcionales).

ANÁLISIS FINANCIERO

Capacidad

Durante los nueve primeros meses de 2022, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, alcanzó el 75,3% de la capacidad operada en los primeros nueve meses de 2019. La capacidad continuó aumentándose de forma continuada durante el periodo; así, en el primer trimestre se registró un 65,1% de la capacidad de 2019, en el segundo trimestre un 78,0% de la capacidad de 2019 y en el tercer trimestre un 81,1% de la capacidad de 2019.

El impacto del COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes fue considerablemente menor que en los primeros nueve meses de 2021, cuando muchos países decretaron confinamientos o instauraron fuertes restricciones a los viajes. El coeficiente de ocupación de pasajeros se situó en el 81,3% en los primeros nueve meses de 2022, con incrementos a lo largo del periodo, siendo el coeficiente de ocupación de pasajeros del 72,2% en el primer trimestre, del 81,8% en el segundo trimestre y del 87,0% en el tercer trimestre, lo que supone tan solo 0,7 puntos menos que en el tercer trimestre de 2019. A comienzos de año se sintieron los efectos de la variante Ómicron del COVID-19, principalmente en enero y febrero. La capacidad operada en el aeropuerto de Londres Heathrow fue inferior a lo que se había planificado a comienzos de año y en el tercer trimestre la capacidad de British Airways quedó limitada al 74,2% de 2019, un aumento frente al 57,4% del primer trimestre y al 69,1% del segundo trimestre.

Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron en 10.880 millones de euros, hasta 14.020 millones de euros, lo que responde al importante aumento de la capacidad operada, junto con el impacto positivo del aumento de 21,3 puntos porcentuales del coeficiente de ocupación de pasajeros y del 27,0% de los *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados, PKT). Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje por AKO) fueron un 72,2% más altos que el año anterior y crecieron hasta el 91,0% del dato de los primeros nueve meses de 2019. Los ingresos unitarios de pasaje fueron un 11,7% menores que en 2019 en el primer trimestre, un 6,4% mayores que en 2019 en el segundo trimestre, y un 21,9% mayores que en 2019 en el tercer trimestre.

Los ingresos de carga aumentaron en 42 millones de euros hasta 1.216 millones de euros, un 3,6% más que en los primeros nueve meses de 2021, a pesar de haberse operado tan solo 480 vuelos de carga en el periodo, un descenso frente a los 3.334 de los primeros nueve meses de 2021, debido al importante aumento de la capacidad de transporte de pasajeros operada. Los *yields* aumentaron un 1,8% frente a 2021, apoyados por las constantes perturbaciones sufridas en las cadenas de suministro globales, especialmente en el primer semestre. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 1,7%. Comparado con 2019, los ingresos de carga crecieron 391 millones de euros, un 47,4%.

La partida de Otros ingresos aumentó 837 millones de euros, hasta los 1.444 millones de euros, en respuesta a la recuperación de los negocios no aéreos del Grupo, como BA Holidays, los negocios de mantenimiento y handling para terceros de Iberia e IAG Loyalty. La partida de Otros ingresos fue un 4,0% más alta que en los primeros nueve meses de 2019.

Gastos

Los costes se vieron afectados por el importante aumento de la capacidad con respecto a 2021, sumado a la necesidad de llevar a cabo actividades de formación y mantenimiento de cara a la programación veraniega de vuelos del Grupo que se reflejó en los costes del primer semestre.

Los gastos de personal aumentaron 1.318 millones de euros, hasta 3.417 millones de euros, y se realizó un uso mínimo de los programas públicos de ayudas salariales y similares durante el periodo, ya que se necesitó personal para dotar de recursos a una programación de vuelos notablemente ampliada, así como con fines de formación y preparación de cara a la temporada veraniega de vuelos.

Los gastos de combustible aumentaron 3.351 millones de euros, hasta 4.400 millones de euros. El impacto del encarecimiento del combustible en los mercados de materias primas se dejó sentir principalmente a partir de marzo y se redujo gracias al programa de coberturas del Grupo. Los gastos de combustible también se beneficiaron del menor volumen de vuelos de carga con respecto al año anterior.

Los gastos asociados a proveedores aumentaron 3.686 millones de euros, hasta 6.562 millones de euros, debido principalmente al importante aumento de la capacidad operada, sumado al aumento de la inflación, efectos compensados en parte por las iniciativas puestas en marcha por el Grupo en el área de compras.

Los costes de depreciación, amortización y deterioro aumentaron hasta 1.531 millones de euros, debido en parte a las entregas de aviones recibidas durante 2021 y los primeros nueve meses de 2022.

Los gastos de explotación comprenden un cargo de 180 millones de euros por diferencias de tipos de cambio en 2022 (clasificado en Gastos asociados a proveedores), frente a un abono por diferencias de tipos de cambio de 32 millones de euros en 2021; las diferencias de tipos de cambio reflejan principalmente la conversión de los activos y pasivos financieros corrientes al tipo de cambio de cierre del periodo, que en 2022 refleja la revalorización del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina.

Resultado de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo en el periodo fue de 770 millones de euros, lo que supone una mejora de 3.257 millones de euros frente a 2021. Excluyendo las partidas excepcionales, el beneficio de las operaciones mejoró 3.404 millones de euros frente al año anterior, hasta 739 millones de euros.

ANÁLISIS FINANCIERO

Partidas excepcionales

En el periodo de nueve meses, el Grupo registró un crédito excepcional de 23 millones de euros en relación con la anulación parcial de la multa impuesta inicialmente por la Comisión Europea a British Airways en 2010. También se produjo un crédito excepcional de 8 millones de euros en relación con la reversión parcial de un deterioro de aviones efectuado en 2020, ya que seis aeronaves Airbus A320 que anteriormente se consideraban como retiradas permanentemente se han reincorporado a los planes de flota del Grupo. En los primeros nueve meses de 2021, las partidas excepcionales recogieron: ganancias sobre las coberturas de combustible y tipos de cambio dadas de baja en las cuentas de 2020, por un total de 158 millones de euros; un crédito excepcional de 7 millones de euros relativo a la reversión de las provisiones de arrendamiento realizadas en 2020, y un crédito excepcional de 13 millones de euros relativo a la reversión parcial de los deterioros relacionados con cuatro aeronaves Airbus A320 en 2020. Para más información véase la sección de Reconciliación de Medidas alternativas de rendimiento.

Gastos no operativos netos, impuestos y pérdida después de impuestos

Los gastos no operativos netos del Grupo en el periodo de nueve meses ascendieron a 604 millones de euros en 2022, frente a los 563 millones de euros de 2021. La variación neta en el valor razonable de los instrumentos financieros por valor de 132 millones de euros recoge los ajustes de valor razonable a 30 de septiembre de 2022 de los bonos convertibles de IAG con vencimiento en 2028 y su préstamo convertible a Globalia, que se formalizó durante el segundo trimestre y se convirtió en una participación del 20% en el capital de Air Europa en el tercer trimestre. Los cargos netos por conversión de moneda extranjera de 305 millones de euros reflejaron la depreciación del euro y la libra esterlina frente al dólar estadounidense desde comienzos de año. Los 262 millones de euros recogidos en Otros créditos no operativos reflejan principalmente las ganancias sobre derivados no clasificados como de cobertura.

La gran mayoría de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos donde tienen su base las operaciones principales: en el Reino Unido, España e Irlanda, donde los tipos legales del impuesto de sociedades en estas jurisdicciones son del 19%, el 25% y el 12,5% durante 2022. El tipo impositivo efectivo esperado para el Grupo se determina aplicando el tipo del impuesto de sociedades correspondiente a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y las pérdidas dentro del Grupo, siendo el tipo medio del impuesto de sociedades para las entidades con pérdidas inferior al tipo medio del impuesto de sociedades para las entidades con beneficios, da lugar a una tasa impositiva efectiva esperada del 32% en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo actual de menos 20% y el tipo impositivo efectivo esperado del 32% se debe fundamentalmente al uso parcial de las pérdidas fiscales de ejercicios anteriores en las sociedades españolas del Grupo y al impacto de la subida del tipo británico del 19% al 25% a partir de abril de 2023.

El beneficio después de impuestos del periodo de nueve meses fue de 199 millones de euros (2021: pérdida de 2.622 millones de euros).

Efectivo, liquidez y apalancamiento

El saldo de tesorería del Grupo de 9.260 millones de euros a 30 de septiembre de 2022 aumentó 1.317 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2021. Durante los nueve meses se entregaron 20 aviones Airbus (cinco A350-1000, cinco A350-900, nueve A320 Neo y un A321 Neo) junto con un Boeing 787-10. De los aviones entregados durante el periodo, 13 estaban financiados a finales de septiembre (un A350-1000, tres A350-900s, siete A320 Neos, un A321 Neo y un Boeing 787-10).

La liquidez total a 30 de septiembre de 2022 era de 13.488 millones de euros, frente a los 11.986 millones de euros a 31 de diciembre de 2021. Las líneas de financiación generales garantizadas y no dispuestas ascendían a 3.259 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.917 millones de euros) y las líneas de financiación de aviones garantizadas y no dispuestas ascendían a 969 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 1.126 millones de euros). Durante el tercer trimestre, el Grupo amplió la disponibilidad de su línea de crédito renovable de 1.755 millones de dólares estadounidenses por un año, hasta marzo de 2025.

La deuda neta a 30 de septiembre de 2022 era de 11.058 millones de euros, 609 millones de euros menos que a 31 de diciembre de 2021. El Grupo ha experimentado un retorno a la estacionalidad habitual anterior a la pandemia de COVID-19. Esta estacionalidad generalmente se traduce en un fuerte aumento de los ingresos diferidos durante el primer semestre del año de cara a la temporada alta de viajes del verano; los ingresos diferidos descienden en el segundo semestre del año y alcanzan un mínimo natural en diciembre. Este patrón de estacionalidad normalmente se traduciría en un descenso del efectivo y otros activos líquidos equivalentes en diciembre y un aumento de la Deuda neta.

RECONCILIACIÓN DE LAS MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dado su tamaño o incidencia para entender los resultados financieros de la entidad.

Las siguientes tablas ofrecen una conciliación entre la cuenta de resultados publicada y las medidas alternativas de rendimiento anteriores:

| Millones de euros | Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre | | | | | |
|--|---|---------------------------|---|-------------------|---------------------------|---|
| | Publicado 2022 | Partidas excepcionales | Antes de partidas excepcionales 2022 | Publicado 2021 | Partidas excepcionales | Antes de partidas excepcionales 2021 |
| Ingresos de pasaje | 14.020 | - | 14.020 | 3.140 | 5 | 3.135 |
| Ingresos de carga | 1.216 | - | 1.216 | 1.174 | - | 1.174 |
| Otros ingresos | 1.444 | - | 1.444 | 607 | - | 607 |
| Total ingresos | 16.680 | - | 16.680 | 4.921 | 5 | 4.916 |
| Gasto de combustible y derechos de emisión ¹ | 4.400 | - | 4.400 | 1.049 | (153) | 1.202 |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ² | 1.507 | - | 1.507 | 702 | (7) | 709 |
| Propiedad, TI y otros gastos ³ | 670 | (23) | 693 | 540 | - | 540 |
| Depreciación, amortización y deterioro ⁴ | 1.531 | (8) | 1.539 | 1.384 | (13) | 1.397 |
| Otros gastos operativos | 7.802 | - | 7.802 | 3.733 | - | 3.733 |
| Gastos totales de las operaciones | 15.910 | (31) | 15.941 | 7.408 | (173) | 7.581 |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones | 770 | 31 | 739 | (2.487) | 178 | (2.665) |
| Total gastos no operativos netos | (604) | - | (604) | (563) | - | (563) |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos | 166 | 31 | 135 | (3.050) | 178 | (3.228) |
| Impuestos | 33 | (2) | 35 | 428 | (25) | 453 |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo | 199 | 29 | 170 | (2.622) | 153 | (2.775) |

| Millones de euros | Trimestre finalizado el 30 de septiembre | | | | | |
|--|--|---------------------------|---|-------------------|---------------------------|---|
| | Publicado 2022 | Partidas excepcionales | Antes de partidas excepcionales 2022 | Publicado 2021 | Partidas excepcionales | Antes de partidas excepcionales 2021 |
| Ingresos de pasaje | 6.416 | - | 6.416 | 1.999 | - | 1.999 |
| Ingresos de carga | 373 | - | 373 | 405 | - | 405 |
| Otros ingresos | 540 | - | 540 | 305 | - | 305 |
| Total ingresos | 7.329 | - | 7.329 | 2.709 | - | 2.709 |
| Gasto de combustible y derechos de emisión ¹ | 1.834 | - | 1.834 | 552 | (13) | 565 |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ² | 579 | - | 579 | 283 | (7) | 290 |
| Propiedad, TI y otros gastos ³ | 235 | - | 235 | 187 | - | 187 |
| Depreciación, amortización y deterioro ⁴ | 516 | (2) | 518 | 464 | (13) | 477 |
| Otros gastos operativos | 2.957 | - | 2.957 | 1.675 | - | 1.675 |
| Gastos totales de las operaciones | 6.121 | (2) | 6.123 | 3.161 | (33) | 3.194 |
| Beneficio/(pérdida) de las operaciones | 1.208 | 2 | 1.206 | (452) | 33 | (485) |
| Total gastos no operativos netos | (199) | - | (199) | (262) | - | (262) |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos | 1.009 | 2 | 1.007 | (714) | 33 | (747) |
| Impuestos | (156) | (2) | (154) | 140 | (1) | 141 |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo | 853 | - | 853 | (574) | 32 | (606) |

RECONCILIACIÓN DE LAS MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO continuación

¹ El crédito excepcional registrado en Gastos de combustible y derechos de emisión de 153 millones de euros en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021 y el crédito excepcional registrado en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros estaban relacionados con la suspensión de la contabilidad de coberturas de los correspondientes derivados de combustible y los derivados en moneda extranjera sobre los ingresos y el consumo de combustible previstos. Estos importes están relacionados con el deterioro significativo en la demanda de transporte aéreo provocado por el brote de COVID-19, lo que dio lugar a que no se esperara que ocurrieran un nivel significativo de las compras de combustible en dólares estadounidenses cubiertas y de ingresos de pasaje en varias monedas extranjeras cubiertos en base a las previsiones del Grupo en la fecha de balance. El crédito relacionado con los derivados de ingresos y los derivados de combustible se registró en Ingresos de pasaje y en Gastos de combustible y derechos de emisión en la Cuenta de resultados respectivamente.

El cargo fiscal asociado fue de 25 millones de euros.

² El crédito excepcional de 7 millones de euros registrado en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021 está relacionado con la reversión de las provisiones por contratos de arrendamiento de las aeronaves de Vueling que volvieron a prestar servicio en el tercer trimestre de 2021, de tal modo que los costes estimados para cumplir con las condiciones de entrega se reconocerán a lo largo de la vida útil restante de los aviones. El crédito excepcional se ha reconocido en el epígrafe de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, y el reconocimiento de este crédito no tuvo ningún efecto fiscal.

³ El crédito excepcional de 23 millones de euros registrado en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 se origina en la anulación parcial de la multa, más los intereses devengados, impuesta inicialmente en 2010 por la Comisión Europea a British Airways por su implicación en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga y que se había reconocido como un cargo excepcional. El crédito excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, sin dar lugar a un cargo fiscal.

⁴ La reversión de deterioro excepcional por valor de 8 millones de euros registrado en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021: crédito de 13 millones de euros) corresponde a seis Airbus A320 de Vueling (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021: cuatro Airbus A320 de Vueling) que habían quedado inmovilizados en el cuarto trimestre de 2020 y volvieron al servicio en 2022 (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021: que habían quedado inmovilizados en el cuarto trimestre de 2020 y volvieron al servicio en 2021). La reversión de deterioro excepcional se registró en Activos por derecho de uso en el Balance de situación y en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados. El cargo fiscal asociado fue de 2 millones de euros.