

Resultados de IAG correspondientes al tercer trimestre de 2024

Crecimiento de los ingresos, del beneficio de explotación y del margen de explotación; anunciando una recompra de acciones de 350 millones de euros

Aspectos destacados

- La ejecución de nuestra estrategia ha dado resultados financieros muy sólidos en el trimestre:
 - Los ingresos totales han aumentado un 7,9%.
 - El beneficio de explotación ha aumentado un 15,4%, hasta alcanzar los 2.013 millones de euros.
 - El margen de explotación ha aumentado en 1,4 puntos porcentuales, hasta el 21,6%.
- La demanda sigue siendo fuerte en todos nuestros mercados principales, lo que respalda un aumento del 1,2% en los ingresos unitarios de pasaje.
- Seguimos centrándonos en mejorar nuestras propuestas para el cliente y nuestra resiliencia operativa.
- El aumento de la rentabilidad favorece una importante generación de flujo de caja libre, la inversión y un balance cada vez más sólido.
- Nos complace anunciar una recompra de acciones de 350 millones de euros.
- Prevedemos que nuestros sólidos resultados financieros se mantengan durante el resto del año.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“Hemos logrado unos resultados financieros muy sólidos en el tercer trimestre de 2024, con un aumento del beneficio de explotación del 15,4% respecto al mismo periodo del año anterior y una mejora de nuestro margen, alcanzando el 21,6%. Esto se debe a la eficacia en la ejecución de nuestra estrategia y a la transformación puesta en marcha en todo el Grupo.

También estamos cumpliendo nuestro compromiso de retribución sostenible para los accionistas.

La demanda sigue siendo fuerte en todas nuestras aerolíneas y esperamos un buen último trimestre de 2024 desde el punto de vista financiero”.

Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		Trimestre finalizado el 30 de septiembre	
	2024	2023	2024	2023
Total ingresos	24.053	22.229	9.329	8.646
Beneficio de explotación	3.322	3.005	2.013	1.745
Beneficio después de impuestos	2.340	2.151	1.435	1.230
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	47,6	43,6		
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados ¹	9.837	6.837		
Deudas financieras ¹	16.026	16.082		
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2024	2023	2024	2023
Total ingresos antes de partidas excepcionales	24.053	22.229	9.329	8.646
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	3.322	3.005	2.013	1.745
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	13,8%	13,5%	21,6%	20,2%
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales ²	2.250	2.151	1.435	1.230
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	43,7	40,7		
Deuda neta ¹	6.189	9.245		
Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ¹	1,0	1,7		
Liquidez total ^{1, 3}	13.306	11.624		

Para conocer las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento desde la página 15.

¹ Las cifras comparativas del periodo anterior son a 31 de diciembre de 2023.

² Las partidas excepcionales en 2024 (2023: ninguna) están relacionadas con el desistimiento de la operación de adquisición de Air Europa y con los impuestos, como se explica en el Análisis financiero y en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

³ La liquidez total comprende el Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas.

Aspectos financieros destacados correspondientes al tercer trimestre de 2024

- Los ingresos totales crecieron un 7,9%, lo que se debió principalmente al aumento de los Ingresos de pasaje, con una mejora de los Ingresos de carga y de los ingresos procedentes de mantenimiento, reparación y revisión en Iberia.
- Los ingresos de pasaje por asientos-kilómetro ofertados ("AKO") del tercer trimestre fueron un 1,2% superiores a los del tercer trimestre de 2023, a pesar de que el trimestre comparativo fue excepcionalmente sólido. En el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre aumentaron un 2,2%.
- Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 2,2%, ya que los beneficios de la transformación y el crecimiento de la capacidad compensaron parcialmente los acuerdos salariales y la inflación de proveedores.
- El coste unitario del combustible se redujo un 4,2% en comparación con el tercer trimestre de 2023, lo que refleja la reducción de los precios efectivos del combustible netos de coberturas y el beneficio de las continuas entregas de aviones más eficientes.
- El margen de explotación para el tercer trimestre fue del 21,6%, un aumento de 1,4 puntos porcentuales en comparación con el tercer trimestre de 2023. British Airways mejoró su margen de explotación en 5,4 puntos porcentuales.
- Los beneficios después de impuestos ascendieron a 1.435 millones de euros en el tercer trimestre, un aumento del 17% en comparación con los 1.230 millones de euros del tercer trimestre de 2023.
- La deuda neta a 30 de septiembre se redujo hasta los 6.189 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 9.245 millones de euros; 30 de septiembre de 2023: 8.009 millones de euros) y la deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales se ha reducido a 1,0 veces.

Cumpliendo nuestra estrategia

Actividad y red

La estrategia de IAG se basa en reforzar sus posiciones de liderazgo mundial, con especial atención a sus principales mercados del Atlántico Norte, Latinoamérica y Europa.

Trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2024	Proporción de AKO totales en 2024	AKO incr./ (dism.) vs. 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coefficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) vs. 2023	Ingresos de pasaje por AKO incr./ (dism.) vs. 2023 ¹
Atlántico Norte	31,7 %	3,9 %	89,1	2,2ptos	3,5 %
Latinoamérica y Caribe	17,7 %	10,7 %	91,1	0,6ptos	(2,8)%
Europa	28,1 %	5,3 %	89,7	0,2ptos	1,4 %
Doméstico (España y Reino Unido)	7,7 %	4,1 %	93,4	0,2ptos	(0,4)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	10,7 %	1,4 %	87,3	(0,2)ptos	(2,3)%
Asia-Pacífico	4,1 %	17,6 %	92,3	1,6ptos	(15,0)%
Total red	100,0 %	5,7 %	89,9	1,0ptos	1,2 %

¹ Los ingresos de pasaje por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasaje totales divididos entre los AKO. Para el análisis por regiones, los ingresos de pasaje excluyen determinadas partidas que no se asignan directamente a nivel de ruta, incluidos los pagos o cobros por negocios conjuntos, las ganancias o pérdidas por coberturas de divisas, compensaciones relacionadas con el reglamento CE 261 y los ajustes a los supuestos por billetes no utilizados.

La región del Atlántico Norte sigue siendo uno de los principales puntos fuertes de IAG. IAG aumentó su capacidad en la región del Atlántico Norte un 3,9% en el trimestre y los Ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 3,5%. En este contexto, los ingresos unitarios de British Airways fueron especialmente sólidos, mientras que Aer Lingus sufrió las consecuencias negativas de la huelga de pilotos y del aumento de la capacidad de sus competidores en Dublín.

IAG también está invirtiendo en el mercado en crecimiento estructural de Latinoamérica, en particular a través de Iberia y LEVEL. El crecimiento de la capacidad en el trimestre sigue siendo elevado, del 10,7%, ya que Iberia, en particular, sigue añadiendo frecuencias a sus ciudades principales. Los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 2,8%, ya que la fuerte demanda subyacente atenuó el impacto del crecimiento de la capacidad.

Seguimos observando una fuerte demanda de los clientes en nuestra red intraeuropea, donde la capacidad aumentó un 5,3% en el trimestre y los ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 1,4%. Todas nuestras aerolíneas de corto radio registraron buenos resultados en cuanto a demanda e ingresos en toda Europa durante el trimestre.

Nuestra capacidad en la región doméstica (España y Reino Unido) creció un 4,1% en el tercer trimestre, con buenos resultados en particular de nuestras aerolíneas de corto radio Vueling e Iberia Express. Los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron ligeramente, un 0,4%.

El resto del mundo sigue siendo más complicado, aunque represente una parte menor de la capacidad total de IAG (alrededor de un 15%). Aunque IAG aumentó su capacidad en un 17,6% en Asia-Pacífico, esto refleja el restablecimiento de destinos y frecuencias de la red pre-COVID-19, que nuestras aerolíneas seguirán revisando para garantizar una asignación disciplinada del capital. Los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 15,0% en el tercer trimestre.

Nuestro negocio de Loyalty ha continuado creciendo tanto en ingresos como en beneficios, a medida que aumentan las maneras en que los clientes pueden generar y gastar Avios.

Asignación de capital

Hemos anunciado un programa de recompra de acciones de 350 millones de euros, lo que refleja nuestra confianza en la estrategia y el modelo de negocio, así como en las perspectivas del negocio a largo plazo.

A medida que ejecutamos nuestro programa de transformación, avanzamos a buen ritmo hacia los márgenes de primera categoría, el importante flujo de caja libre y el balance cada vez más sólido que nos hemos marcado como objetivo.

Basándonos en nuestro marco de asignación de capital, estamos demostrando ahora nuestro compromiso con nuestros accionistas. Hemos restablecido un dividendo en nuestros resultados semestrales y hemos empezado a devolver el exceso de efectivo a nuestros accionistas.

Perspectivas para 2024

- La previsión de crecimiento de la capacidad es ahora de en torno al 5% para el cuarto trimestre, y de en torno al 6% para el conjunto del año.
- Se prevé que los costes excluido el combustible aumenten en torno a un 2% durante el año, lo que refleja el menor crecimiento de la capacidad debido principalmente al impacto de las interrupciones operativas y la disponibilidad de los aviones en todo el Grupo.
- Teniendo en cuenta el 76% de cobertura que tenemos para el cuarto trimestre, se espera que el coste total del combustible para todo el año se sitúe en torno a los 7.700 millones de euros, según los precios a plazo del combustible para aviones a 7 de noviembre de 2024.
- Preveemos que la inversión en inmovilizado en 2024 ronde los 3.100 millones de euros, con 20 aeronaves entregadas durante el año, cuatro de ellas en el cuarto trimestre.
- El endeudamiento aumentará ligeramente a 31 de diciembre de 2024.
- Esperamos que nuestro sólido comportamiento financiero se mantenga durante el resto del año.

Resumen

- A largo plazo, vemos una demanda de viajes positiva y sostenible.
- Seguimos centrados en la ejecución de nuestra estrategia para alcanzar márgenes y rendimientos de primera categoría.
- Adoptamos un enfoque disciplinado en la asignación de capital. Esperamos generar un importante flujo de caja libre, invertir en el negocio y mantener un balance sólido.
- Nos complace anunciar una recompra de acciones de 350 millones de euros.
- Para nuestros accionistas, estamos comprometidos con la creación de valor sostenible y los retornos en efectivo.

LEI: 959800TZRUSHIESL13

Declaraciones de carácter prospectivo:

Algunas de las declaraciones formuladas en este anuncio tienen carácter prospectivo. Dichas declaraciones se caracterizan por no referirse 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 de carácter prospectivo usan con frecuencia términos tales como “espera”, “cree”, “puede”, “hará”, “podría”, “debería”, “continúa”, “pretende”, “proyecta”, “tiene como objetivo”, “predice”, “estima”, “contempla” o “anticipa” u otras palabras de significado similar o sus negativas. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de explotación y la 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, gastos previstos, adquisiciones y desinversiones en relación con el Grupo y análisis de los planes de negocio del Grupo, y sus supuestos, expectativas, objetivos y resiliencia con respecto a los escenarios climáticos. Todas las declaraciones de carácter prospectivo 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 ni revisar ninguna declaración de carácter prospectivo para reflejar cualesquiera cambios en hechos, condiciones o circunstancias a los que se refiera tal declaración.

Los resultados reales pueden diferir de los que se mencionan expresa o implícitamente en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los acontecimientos económicos y geopolíticos, de mercado, normativos, climáticos, de la cadena de suministro u otros acontecimientos externos significativos, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada partida. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo incluida en el Informe y cuentas anuales de 2023 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Este documento está disponible en www.iairgroup.com. Todas las declaraciones de carácter prospectivo formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección.

Medidas alternativas de rendimiento:

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

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

IAG Investor Relations
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 OGB,
Reino Unido
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		
	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	21.313	19.517	9,2 %	8.270	7.733	6,9 %
Ingresos de carga	870	866	0,5 %	304	263	15,6 %
Otros ingresos	1.870	1.846	1,3 %	755	650	16,2 %
Total ingresos	24.053	22.229	8,2 %	9.329	8.646	7,9 %
Gastos de personal	4.515	3.985	13,3 %	1.574	1.375	14,5 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	5.868	5.579	5,2 %	2.054	2.029	1,2 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.101	2.891	7,3 %	1.183	1.095	8,0 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.842	1.762	4,5 %	672	658	2,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.004	1.862	7,6 %	715	654	9,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	820	788	4,1 %	272	273	(0,4)%
Gastos comerciales	841	851	(1,2)%	264	273	(3,3)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.737	1.508	15,2 %	597	525	13,7 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(1)	(15)	(93,3)%	(1)	2	nm
Diferencias de cambio	4	13	(69,2)%	(14)	17	nm
Gastos totales de explotación	20.731	19.224	7,8 %	7.316	6.901	6,0 %
Beneficio de explotación	3.322	3.005	10,5 %	2.013	1.745	15,4 %
Gastos financieros	(677)	(867)	(21,9)%	(206)	(302)	(31,8)%
Ingresos financieros	299	285	4,9 %	112	118	(5,1)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(63)	-	nm	(58)	13	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	46	77	(40,3)%	16	26	(38,5)%
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	56	64	(12,5)%	80	(85)	nm
Otros (gastos)/ingresos no operativos	(28)	51	nm	(48)	63	nm
Gastos totales no operativos netos	(367)	(390)	(5,9)%	(104)	(167)	(37,7)%
Beneficio antes de impuestos	2.955	2.615	13,0 %	1.909	1.578	21,0 %
Impuestos	(615)	(464)	32,5 %	(474)	(348)	36,2 %
Beneficio después de impuestos del periodo	2.340	2.151	8,8 %	1.435	1.230	16,7 %

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Todas las cifras que se recogen en las tablas siguientes son antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para obtener más información.

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		
	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Total ingresos	24.053	22.229	8,2 %	9.329	8.646	7,9 %
Ingresos de pasaje	21.313	19.517	9,2 %	8.270	7.733	6,9 %
Ingresos de carga	870	866	0,5 %	304	263	15,6 %
Otros ingresos	1.870	1.846	1,3 %	755	650	16,2 %
Gastos de personal	4.515	3.985	13,3 %	1.574	1.375	14,5 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	5.868	5.579	5,2 %	2.054	2.029	1,2 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.101	2.891	7,3 %	1.183	1.095	8,0 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.842	1.762	4,5 %	672	658	2,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.004	1.862	7,6 %	715	654	9,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	820	788	4,1 %	272	273	(0,4)%
Gastos comerciales	841	851	(1,2)%	264	273	(3,3)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.737	1.508	15,2 %	597	525	13,7 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(1)	(15)	(93,3)%	(1)	2	nm
Diferencias de cambio	4	13	(69,2)%	(14)	17	nm
Gastos totales de explotación	20.731	19.224	7,8 %	7.316	6.901	6,0 %
Beneficio de explotación	3.322	3.005	10,5 %	2.013	1.745	15,4 %
Gastos financieros	(677)	(867)	(21,9)%	(206)	(302)	(31,8)%
Ingresos financieros	299	285	4,9 %	112	118	(5,1)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(63)	-	nm	(58)	13	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	46	77	(40,3)%	16	26	(38,5)%
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	56	64	(12,5)%	80	(85)	nm
Otros ingresos no operativos	22	51	(56,9)%	(48)	63	nm
Gastos totales no operativos netos	(317)	(390)	(18,7)%	(104)	(167)	(37,7)%
Beneficio antes de impuestos	3.005	2.615	14,9 %	1.909	1.578	21,0 %
Impuestos	(755)	(464)	62,7 %	(474)	(348)	36,2 %
Beneficio después de impuestos del periodo	2.250	2.151	4,6 %	1.435	1.230	16,7 %
Indicadores operativos	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	258.933	242.293	6,9 %	93.280	88.259	5,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	224.696	208.079	8,0 %	83.834	78.494	6,8 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	86,8	85,9	0,9ptos	89,9	88,9	1,0ptos
Número de pasajeros (miles)	92.975	87.548	6,2 %	34.745	33.241	4,5 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	3.809	3.362	13,3 %	1.324	1.138	16,3 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	475	439	8,2 %	157	145	8,3 %
Despegues	562.308	538.413	4,4 %	202.135	196.377	2,9 %
Horas bloque (horas)	1.721.953	1.605.694	7,2 %	624.018	587.584	6,2 %
Aviones en servicio	599	573	4,5 %	n/a	n/a	n/a
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,49	9,38	1,1 %	9,86	9,85	0,1 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	8,23	8,06	2,2 %	8,87	8,76	1,2 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	22,84	25,76	(11,3)%	22,96	23,11	(0,6)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,27	2,30	(1,6)%	2,20	2,30	(4,2)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,74	5,63	1,9 %	5,64	5,52	2,2 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	8,01	7,93	0,9 %	7,84	7,82	0,3 %

ANÁLISIS FINANCIERO para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024

Capacidad de IAG

En los primeros nueve meses de 2024, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 6,9% con respecto al mismo periodo de 2023.

Capacidad operada por aerolínea

	AKO incr./.(dism.) vs. 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./.(dism.) vs. 2023
Aer Lingus	3,1 %	81,6	(1,1)ptos
British Airways	4,6 %	85,3	1,4ptos
Iberia	15,5 %	87,9	0,3ptos
LEVEL	24,0 %	95,3	0,4ptos
Vueling	0,8 %	92,8	1,0ptos
Grupo	6,9 %	86,8	0,9ptos

El crecimiento de Iberia del 15,5% frente a los primeros nueve meses de 2023 se debe principalmente al aumento de su número de aviones Airbus A350-900 que vuelan a Norteamérica y Sudamérica, con una media de 22 aviones A350-900 en servicio durante los primeros nueve meses, frente a una media de 17 aviones en los primeros nueve meses de 2023.

Bases de presentación

Los Consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuente con liquidez suficiente para seguir operando durante un periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de este informe, y, por lo tanto, siguen acogidos al principio de empresa en funcionamiento.

Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras y variaciones que figuran a continuación se refieren a los primeros nueve meses de 2024 frente a los primeros nueve meses de 2023 según los resultados publicados (incluidas las partidas excepcionales).

Resumen

Resultados publicados Millones de euros	2024	2023	Incr./.(dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	3.322	3.005	317
Beneficio antes de impuestos	2.955	2.615	340
Beneficio después de impuestos	2.340	2.151	189

El Beneficio de explotación del Grupo en los primeros nueve meses aumentó en 317 millones de euros con respecto a los primeros nueve meses de 2023, impulsado por el aumento de los ingresos unitarios de pasaje y la reducción de los costes unitarios de combustible, compensados en parte por un aumento de los costes unitarios excluido el combustible, como se explica más adelante. El aumento del Beneficio de explotación se produjo a pesar del efecto desfavorable de los tipos de cambio de 96 millones de euros.

Resumen de partidas excepcionales

Terminación del acuerdo con Globalia para la adquisición de Air Europa Holdings

Dado que el Grupo consideró que su intención de adquirir el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que actualmente no posee ya no era probable, con la decisión posterior el 1 de agosto de 2024 de desistir de la adquisición, correspondió el pago de una comisión por incumplimiento contractual o *break-fee* de 50 millones de euros, antes de que el Grupo anunciara sus resultados correspondientes al primer semestre de 2024, el 2 de agosto de 2024. En consecuencia, el Grupo reconoció un gasto excepcional en Otros (gastos)/ingresos no operativos en la Cuenta de resultados en el segundo trimestre. El ingreso fiscal correspondiente ascendió a 5 millones de euros. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para obtener más información.

Derogación del Real Decreto-ley 3/2016 en España

El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España declaró inconstitucional el Real Decreto-ley 3/2016, que introducía una serie de modificaciones en la ley del impuesto de sociedades. En consecuencia, las modificaciones fueron revocadas, lo que dio lugar al reconocimiento de un ingreso fiscal excepcional de 135 millones de euros en la primera mitad de 2024. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

No hubo partidas excepcionales en los primeros nueve meses de 2023.

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2024	2023	Incr./.(dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	3.322	3.005	317
Beneficio antes de impuestos	3.005	2.615	390
Beneficio después de impuestos	2.250	2.151	99

Ingresos

Millones de euros	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Ingresos de pasaje	21.313	9,2 %	1.796
Ingresos de carga	870	0,5 %	4
Otros ingresos	1.870	1,3 %	24
Total ingresos	24.053	8,2 %	1.824

Ingresos de pasaje

El aumento de los ingresos de pasaje de 1.796 millones de euros, o un 9,2%, fue superior al aumento de la capacidad de pasajeros del 6,9%, impulsado por un aumento de los *yields*, medidos como ingresos de pasaje por pasajeros-kilómetro transportados, de un 1,1%, y por los mayores coeficientes de ocupación de pasajeros, ya que el coeficiente de ocupación de pasajeros del Grupo fue 0,9 puntos superior. Estas mejoras dieron lugar a un aumento de los ingresos unitarios de pasaje, medidos como ingresos de pasaje por AKO del 2,2%. El crecimiento de los ingresos de pasaje estuvo relacionado con el aumento de la capacidad y al mantenimiento de la fuerte demanda de ocio.

Ingresos de pasaje por región

Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024	Proporción de AKO totales en 2024	AKO incr./ (dism.) vs. 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coefficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) vs. 2023	Ingresos de pasaje por AKO incr./ (dism.) vs. 2023
Atlántico Norte	30,9 %	3,7 %	85,1	1,5ptos	3,9 %
Latinoamérica y Caribe	19,1 %	14,0 %	88,4	0,2ptos	(3,1)%
Europa	26,3 %	6,5 %	87,3	0,8ptos	2,0 %
Doméstico (España y Reino Unido)	7,9 %	5,3 %	90,6	0,8ptos	0,6 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	11,7 %	0,4 %	83,8	0,2ptos	(2,1)%
Asia-Pacífico	4,1 %	28,9 %	89,4	0,1ptos	(14,3)%
Total red	100,0 %	6,9 %	86,8	0,9ptos	2,2 %

Ingresos de carga

Los ingresos de carga, que se situaron en 870 millones de euros, fueron 4 millones de euros superiores a los de 2023. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 13,3% superiores a los del año anterior. La interrupción de las operaciones en el Mar Rojo en 2024 impulsó una elevada conversión de carga marítima a aérea, lo que aumentó la demanda del Sur de Asia y Oriente Medio, sobre todo en el segundo y en el tercer trimestre. Los *yields* de carga, medidos como ingresos de carga por toneladas-kilómetro transportadas, fueron un 11,3% más bajos que en 2023 como consecuencia del aumento de la capacidad a nivel mundial de las aerolíneas de pasajeros en todo el sector. Además, los precios sufrieron aumentos en los primeros nueve meses de 2023 debido a los efectos residuales de las interrupciones de la cadena de suministro a finales de 2022.

Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 1.870 millones de euros, aumentó 24 millones de euros respecto a 2023, con un incremento de los ingresos procedentes del negocio de mantenimiento, reparación y revisión (MRO, por sus siglas en inglés) y de asistencia en tierra de Iberia, compensado por el cese de un contrato relacionado con los viajes para ciudadanos españoles jubilados.

Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación se incrementaron de 19.224 millones de euros en 2023 a 20.731 millones de euros en 2024, lo que representa un aumento del 7,8%, vinculado al mayor volumen de vuelos y al incremento de los costes unitarios excluido el combustible, que aumentaron un 1,9% con respecto a los primeros nueve meses de 2023. El aumento de los costes unitarios excluido el combustible estuvo en consonancia con las inversiones en las operaciones de las aerolíneas y en la experiencia del cliente, el efecto del aumento de los salarios en la segunda mitad de 2023 y los aumentos de los costes asociados a proveedores, parcialmente mitigados por el impacto de las iniciativas de transformación del Grupo.

Gastos de personal

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de personal, millones de euros	4.515	13,3 %	530
Gastos de personal / AKO, céntimos de €	1,74	6,0 %	

El aumento en los gastos de personal de 530 millones de euros o el 13,3% con respecto a 2023 refleja el calendario de los acuerdos salariales, varios de los cuales se produjeron en el segundo semestre de 2023. El número de empleados también aumentó a medida que las aerolíneas aumentaban sus programas de vuelos frente a los primeros nueve meses de 2023.

Gastos de combustible y derechos de emisión

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión, millones de euros	5.868	5,2 %	289
Gastos de combustible y derechos de emisión / AKO, céntimos de €	2,27	(1,6)%	

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron 289 millones de euros, un 5,2% con respecto a 2023, como consecuencia del aumento del volumen de vuelos; el precio efectivo del combustible del Grupo, neto de coberturas de combustible y de divisas relacionadas, descendió aproximadamente un 4% frente a 2023, compensado por el aumento de las provisiones para el coste del cumplimiento de los regímenes de comercio de derechos de emisión, que ascendieron a 251 millones de euros, frente a los 180 millones de euros de los primeros nueve meses de 2023. El consumo y los gastos de combustible se han beneficiado de las continuas inversiones del Grupo en nuevos aviones.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.101	7,3 %	210
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.842	4,5 %	80
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.004	7,6 %	142
Propiedad, TI, y otros gastos	820	4,1 %	32
Gastos comerciales	841	(1,2)%	(10)
Diferencias de cambio	4	(69,2)%	(9)
Gastos totales asociados a proveedores	8.612	5,4 %	445
Gastos asociados a proveedores / AKO, céntimos de €	3,33	(1,3)%	

Los Gastos totales asociados a proveedores aumentaron 445 millones de euros, un 5,4%, hasta los 8.612 millones de euros. El impacto de las iniciativas de transformación de costes del Grupo mitigó parcialmente el impacto de la inflación y de los gastos de explotación adicionales derivados de la inversión del Grupo en experiencia del cliente y TI. Los gastos unitarios asociados a proveedores disminuyeron un 1,3% con respecto a 2023.

Costes de propiedad

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

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	1.737	15,2 %	229
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(1)	(93,3)%	(14)
Costes de propiedad, millones de euros	1.736	16,3 %	243
Costes de propiedad / AKO, céntimos de €	0,67	8,8 %	

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2023 se debe principalmente al aumento de la flota de aviones del Grupo, vinculado al incremento de la capacidad de las aerolíneas y a sus inversiones en aviones nuevos y más eficientes en el consumo de combustible, junto con inversiones orientadas al cliente, como asientos nuevos y mejorados en las cabinas *business*. La ganancia neta por venta de inmovilizado material en 2023 de 15 millones de euros reflejaba la enajenación de aviones retirados del servicio y de sus correspondientes piezas de repuesto.

Efecto de los tipos de cambio

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

En términos globales, en los primeros nueve meses de 2024 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se redujo en 96 millones de euros debido a los efectos adversos de los tipos de cambio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2024		Efecto total de los tipos de cambio
	Efecto de las conversiones	Efecto de las operaciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	296	(193)	103
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(258)	59	(199)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	38	(134)	(96)

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales por compañía operadora

	2024	2023	Incr./ (dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas) ¹	1.385	1.075	310
Aer Lingus (millones de euros)	148	236	(88)
Iberia (millones de euros)	816	821	(5)
Vueling (millones de euros)	389	378	11
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas) ¹	318	285	33

1 Las cifras comparativas de 2023 se han reexpresado por la transferencia de BA Holidays de British Airways a IAG Loyalty.

La mejora de 310 millones de libras esterlinas en British Airways se debió a su aumento de la capacidad del 4,6%, junto con mayores coeficientes de ocupación y mejores ingresos unitarios de pasaje. La reducción de 88 millones de euros en el beneficio de explotación de Aer Lingus se debió en parte a un conflicto laboral con su sindicato de pilotos, que afectó a las operaciones de Aer Lingus a finales de junio y julio, junto con un debilitamiento de la actividad comercial. Iberia y Vueling siguieron registrando beneficios de explotación sólidos, tras los beneficios de explotación récord de los primeros nueve meses de 2023. El beneficio de explotación de IAG Loyalty aumentó un 11,6%.

Gastos totales no operativos netos

Los gastos totales no operativos netos de los primeros nueve meses ascendieron a 367 millones de euros, frente a 390 millones en 2023. Los Gastos financieros de 677 millones de euros fueron 190 millones de euros inferiores a los de 2023, lo que refleja principalmente el reembolso anticipado voluntario en el segundo semestre de 2023 de la deuda contraída como consecuencia del impacto de la pandemia por COVID-19 en 2020 y 2021. La conversión de moneda extranjera dio lugar a un ingreso neto de 56 millones de euros en 2024, lo que refleja principalmente los movimientos del cambio de divisas del dólar estadounidense, frente a un ingreso de 64 millones de euros en 2023. La partida de Otros gastos no operativos de 28 millones de euros (2023: ingresos de 51 millones de euros) incluye las ganancias netas por contratos de derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas y un gasto de 50 millones de euros (2023: cero euros) relacionado con la terminación del acuerdo para la adquisición de Air Europa Holdings.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el beneficio de los primeros nueve meses fue de 615 millones de euros (2023: gasto fiscal de 464 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 21% (2023: 18%). Excluyendo las partidas excepcionales mencionadas anteriormente, el gasto fiscal sobre el beneficio de los primeros nueve meses fue de 755 millones de euros, con un tipo impositivo efectivo del 25%.

La mayor parte de las actividades del Grupo tributan en los países donde se realizan las actividades principales: en España, Reino Unido e Irlanda, que tienen tipos estatutarios del impuesto de sociedades del 25%, 25% y 12,5% respectivamente para 2024. El tipo impositivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades a los beneficios o las pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y las pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo previsto sea del 25% para los primeros nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2024.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 21% y el tipo impositivo previsto del 25% se debe principalmente a que el Grupo ha registrado un ajuste de los impuestos corrientes y diferidos con respecto a periodos anteriores que surgió como consecuencia de la derogación del Real Decreto-ley 3/2016 en España. Para obtener más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

IVA de IAG Loyalty

Desde 2022, la agencia tributaria británica (HMRC, por sus siglas en inglés) ha estado planteándose la contabilidad adecuada del IVA que debe aplicar IAG Loyalty. Como resultado, la HMRC ha emitido liquidaciones de IVA a IAG Loyalty para proteger su posición con respecto a los periodos históricos para los 32 meses finalizados en octubre de 2020 que ascienden a 263 millones de euros. El Grupo espera que la HMRC emita nuevas liquidaciones de IVA, y aplicando la misma metodología que las ya emitidas, hasta y a 30 de septiembre de 2024, el Grupo estima que el IVA adeudado ascendería a 697 millones de euros. De estos importes hasta y a 30 de septiembre de 2024, el Grupo espera que 261 millones de euros sean recuperables como IVA soportado por determinadas filiales del Grupo, predominantemente por British Airways. Durante el transcurso de 2024, además de la exposición ya mencionada y con el fin de evitar incurrir en posibles intereses y sanciones, el Grupo comenzó a pagar a la HMRC, sin admisión de responsabilidad, el IVA sobre la emisión de Avios, lo que ha dado lugar a la realización de pagos por importe de 103 millones de euros y al reconocimiento del crédito correspondiente en el Balance de situación.

El 29 de octubre de 2024, la HMRC emitió una resolución por la que se establece que el IVA se devenga al tipo normal del 20% sobre los pagos recibidos por IAG Loyalty de socios con sede en Reino Unido y con respecto a todas las compras directas de Avios realizadas por particulares.

La contabilidad actual del Grupo, que se basa en una resolución histórica emitida por la HMRC, reconoce el IVA sobre el canje de Avios en función del producto de canje asociado, para el que la gran mayoría son vuelos con tipo cero. El Grupo ha revisado la decisión de la HMRC con sus asesores legales y fiscales y considera que la contabilización del IVA en función de la naturaleza del reembolso sigue siendo apropiada.

En caso de que el Grupo tenga que llevar el asunto ante el Tribunal de Primera Instancia (Tributario), el Grupo deberá abonar a la HMRC, sin admisión de responsabilidad, el importe total de las liquidaciones emitidas al Grupo en dicha fecha, que será recuperable, en parte o en su totalidad, en caso de que el Grupo prospere en el correspondiente litigio.

Los Consejeros consideran que no es probable que se produzca un resultado desfavorable y, en consecuencia, el Grupo no considera apropiado registrar ninguna provisión para este asunto a 30 de septiembre de 2024.

Entregas y financiación de aviones

Número de aviones	Entregados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024	De los cuales financiados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024	Entregados en 2023 y financiados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024
Airbus A320neo (Aer Lingus)	2	1	-
Airbus A320neo (British Airways)	6	2	-
Airbus A321neo (British Airways)	2	1	1
Airbus A350-1000 (British Airways)	1	1	1
Boeing 787-10 (British Airways)	3	2	-
Airbus A350-900 (Iberia)	1	1	3
Airbus A330-200 (arrendamiento directo de LEVEL)	1	1	-
Airbus A320ceo (arrendamiento directo de Vueling)	8	8	-
Total	24	17	5

Durante los primeros nueve meses, el Grupo recibió 24 aviones, incluidos ocho aviones Airbus A320ceo para Vueling con el fin de cubrir las necesidades adicionales de mantenimiento de aviones relacionadas con el problema de los motores GTF de Pratt & Whitney. El Grupo prevé financiar una mayoría sustancial de sus aeronaves entregadas en 2024, cuya financiación se dispondrá en lo que queda de año o a principios de 2025. Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024, el Grupo financió cinco aviones entregados en 2023. En junio de 2024, Iberia ejerció una opción con Airbus para adquirir un A350-900 adicional para su entrega en 2026.

Deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Deuda total	16.026	16.082
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.837	6.837
Deuda neta	6.189	9.245
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	6.116	5.570
Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales	1,0	1,7

El principal motivo de la reducción de la Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales (apalancamiento) con respecto al 31 de diciembre de 2023 fue el aumento del efectivo durante los primeros nueve meses, que se incrementó debido a los beneficios del Grupo generados en el periodo, junto con la afluencia estacional habitual de reservas para futuros periodos de viaje durante los primeros nueve meses del año. En el cuarto trimestre se espera la corrección estacional normal de las reservas a plazo, por lo que se prevé que el apalancamiento aumente a 31 de diciembre de 2024.

Durante la primera mitad de 2024, Moody's elevó la calificación crediticia de IAG y British Airways al grado de inversión (Baa3) y S&P confirmó la calificación de grado de inversión (BBB-) de IAG, revisando su perspectiva a positiva.

Liquidez

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.837	6.837
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	3.219	4.412
Líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas	250	375
Total	13.306	11.624

En junio de 2024 el Grupo formalizó una nueva Línea de crédito renovable garantizada, vinculada a la sostenibilidad, por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses (2.800 millones de euros) y de cinco años de duración, a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de ellas con límites independientes. Como consecuencia, el Grupo extinguió su Línea de crédito renovable garantizada por valor de 1.755 millones de dólares estadounidenses (1.600 millones de euros) y British Airways extinguió sus dos Líneas de crédito Export Development Guarantee Facility por valor de 1.000 millones de libras esterlinas, que estaban garantizadas parcialmente por UK Export Finance (valor total: 2.400 millones de euros). Las tres líneas de financiación canceladas no se utilizaron en el periodo anterior a la cancelación y la nueva línea de crédito renovable de 3.000 millones de dólares estadounidenses no se había dispuesto a 30 de septiembre de 2024.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en la sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2023 y siguen siendo pertinentes a la fecha del presente informe. El Consejo ha seguido supervisando y evaluando los riesgos a la luz de los cambios que influyen o repercuten en el rendimiento del Grupo y su programa de transformación o en la industria de la aviación y la cadena de suministro del Grupo. Además, examina atentamente cómo se combinan los riesgos para crear amenazas mayores o emergentes. A través de sus revisiones de riesgos, el Grupo ha estado estudiando en mayor profundidad cómo evaluar el efecto combinado de grupos de riesgos sobre el negocio para ayudar a desarrollar mitigaciones que aborden el riesgo y la oportunidad de manera más holística o identifiquen temas o riesgos emergentes con mayor antelación. Cuando ha sido necesario adoptar nuevas medidas, el Consejo ha estudiado las posibles mitigaciones y, cuando ha sido apropiado o viable, el Grupo ha aplicado o confirmado planes para hacer frente a dichos riesgos o mantenerlos dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo que ha determinado el Consejo.

Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su entorno de riesgo, incluyendo las tensiones geopolíticas y el impacto potencial sobre la demanda y la confianza del mercado; la resiliencia operativa, en particular las restricciones del control del tráfico aéreo y las repercusiones en los horarios de vuelo y los clientes; la resiliencia técnica, la disponibilidad y fiabilidad de los motores, la capacidad de mantenimiento y la disponibilidad de la flota; las revisiones de los reguladores o Gobiernos que pudieran alterar los modelos de ingresos de las aerolíneas, el panorama de las relaciones industriales del Grupo y la consecución de convenios colectivos, en particular con los grupos de pilotos; la resiliencia de terceros para los servicios en aeropuertos; la transformación, incluidas las nuevas capacidades informáticas, la adopción de la inteligencia artificial (IA) y los futuros conjuntos de competencias; y la gestión de la base de costes. No se han identificado nuevos riesgos principales a través de los diálogos y las evaluaciones sobre gestión de riesgos en lo que va de año. De los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2023, dado el entorno actual, a continuación se exponen los principales riesgos que siguen siendo un área clave de atención, debido a sus posibles implicaciones para el Grupo.

- *Marca y confianza de los clientes.* La resiliencia operativa y la satisfacción de los clientes sustentan su confianza. La fiabilidad, donde también se encuadra la puntualidad, y la asistencia a los clientes en caso de interrupciones del servicio son fundamentales para los valores de nuestras marcas y para la experiencia de nuestros clientes al volar con nuestras aerolíneas. El Grupo sigue mejorando sus capacidades de gestión de las interrupciones y la comunicación con los clientes a lo largo de sus viajes, así como evaluando los horarios en función de la capacidad operativa. Las aerolíneas del Grupo han creado mecanismos de protección operativa que ayudan a minimizar cualquier impacto que puedan tener las interrupciones, que pueden quedar fuera del control de la aerolínea y garantizar que nuestros clientes elijan volar con nosotros.
- *Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro.* El sector de la aviación sigue viéndose afectado por su dependencia de la cadena de suministros mundial y por las repercusiones de los retrasos en las entregas de aviones, la escasez de componentes y motores en los plazos de rotación de los aviones, los aviones parados y la utilización de los aviones, las deficiencias de resiliencia de los aeropuertos, en particular los aeropuertos de Londres, y su capacidad para adaptarse a un entorno de gran demanda, con una congestión aeroportuaria cada vez mayor, y con condiciones meteorológicas y escasez de personal cualificado que provocan un aumento de las restricciones en el control del tráfico aéreo que retrasan los vuelos, con repercusiones para los clientes, las operaciones y la puntualidad. Las aerolíneas del Grupo evalúan proactivamente los calendarios de operatividad y el Grupo sigue trabajando con todos los proveedores críticos para entender cualquier posible interrupción que pudiera afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes esenciales o la fiabilidad de servicios esenciales, en especial servicios de aplicaciones y red de terceros.
- *Entorno económico, político y regulatorio.* El riesgo y la incertidumbre geopolíticos siguen siendo elevados y los acontecimientos macroeconómicos de mayor calado pueden seguir impulsando la volatilidad de los mercados y repercutir en la demanda. El Grupo sigue vigilando las implicaciones para el comercio y la amenaza de la introducción de cambios en los regímenes arancelarios que puedan perturbar los mercados o la confianza económica. El aumento de la regulación y la intervención política incrementan los costes y afectan a la facultad de las aerolíneas para fijar la capacidad y los precios, lo que puede repercutir en los flujos de ingresos y el modelo de negocio del Grupo. El auge de Gobiernos y política gubernamental populistas en todo el mundo se traduce en un mayor proteccionismo que podría dar lugar a distorsiones del mercado o de la competencia, así como en una tendencia a un mayor control por parte de los reguladores y las autoridades tributarias, que podrían introducir cambios que aumentarían los costes para las aerolíneas.
- *Resiliencia operativa.* La escasez en la cadena de suministros, las restricciones del espacio aéreo y del control del tráfico aéreo, la disponibilidad de personal autorizado con experiencia, incluidos ingenieros y pilotos, los conflictos laborales con sindicatos o las huelgas pueden afectar al entorno operativo de las aerolíneas del Grupo, así como a las operaciones de las empresas en las que se apoya el Grupo. El Grupo sigue adelante con su ambicioso programa de transformación de las infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar su parque informático con el fin de optimizar el rendimiento y permitir el crecimiento del negocio. El Grupo se esfuerza por reducir al mínimo los cortes o las interrupciones imprevistos del servicio a sus clientes, para lo cual ha reforzado aún más las redes de las aerolíneas.
- *Personal, cultura y relaciones laborales.* Nuestro personal, su compromiso y su apetito cultural y mentalidad de cambio son fundamentales para los resultados actuales y el éxito futuro del Grupo. La escasez de ingenieros en el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo puede afectar a los plazos de entrega del mantenimiento, a menos que se consigan ingenieros con experiencia. Además, la incorporación de pilotos a las aerolíneas del Grupo es fundamental para mantener la resiliencia de las operaciones y cumplir con los planes futuros de crecimiento. En todo el Grupo existen negociaciones colectivas con varios sindicatos. En los casos en que los acuerdos están abiertos y hay amenaza de conflicto laboral, nuestras aerolíneas colaboran con los sindicatos, así como con los Gobiernos y los tribunales laborales, cuando procede, para abordar los problemas que surgen en las negociaciones, gestionar las interrupciones a los clientes y permitir a las aerolíneas acordar convenios colectivos sostenibles y garantizar el crecimiento.
- *Aviación sostenible.* El plan para la descarbonización de la aviación ha dado lugar a la fragmentación de las medidas políticas y del apoyo que ofrecen los Gobiernos a las iniciativas ecológicas en las distintas regiones en las que operan las aerolíneas del Grupo. Dado que la infraestructura y la disponibilidad de Combustibles sostenibles de aviación (combustibles SAF, por sus siglas en inglés) siguen rezagadas con respecto a la demanda de combustibles SAF, los mandatos y otras medidas basadas en impuestos pueden afectar desproporcionadamente a las aerolíneas del Grupo frente a sus competidoras.

- *Transformación, innovación e IA.* El Grupo sigue centrándose en su base de costes para contrarrestar los aumentos de precios en la cadena de suministros, en particular los costes de los fabricantes de flota y motores y los costes adicionales de resiliencia a fin de garantizar que el Grupo esté bien preparado para cualquier nuevo factor adverso externo que pueda afectar al sector de la aviación. En todas las actividades del Grupo se han identificado oportunidades de adopción de la IA para impulsar la eficiencia y mejorar los conocimientos y su adopción está sujeta a salvaguardas que ayuden a protegerse frente a resultados inesperados. En el marco de los programas de transformación e innovación del Grupo, se tienen en cuenta las repercusiones del cambio en las personas, así como el talento y las aptitudes necesarias para el tamaño y la forma futuros de las empresas del Grupo.

El Consejo y sus subcomisiones han estado informados en todo momento de las respuestas de los reguladores, los competidores y los Gobiernos.

Estadísticas de tráfico y capacidad - Grupo

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Pasajeros transportados (miles)	92.975	87.548	6,2 %	34.745	33.241	4,5 %
Atlántico Norte	10.219	9.734	5,0 %	3.937	3.737	5,4 %
Latinoamérica y Caribe	5.372	4.700	14,3 %	1.840	1.645	11,9 %
Europa	48.815	45.587	7,1 %	18.583	17.722	4,9 %
Doméstico (España y Reino Unido)	22.759	22.027	3,3 %	8.317	8.192	1,5 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	4.807	4.718	1,9 %	1.695	1.629	4,1 %
Asia-Pacífico	1.003	782	28,3 %	373	316	18,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	224.696	208.079	8,0 %	83.834	78.494	6,8 %
Atlántico Norte	68.219	64.574	5,6 %	26.366	24.756	6,5 %
Latinoamérica y Caribe	43.685	38.217	14,3 %	15.005	13.473	11,4 %
Europa	59.488	55.360	7,5 %	23.506	22.285	5,5 %
Doméstico (España y Reino Unido)	18.480	17.398	6,2 %	6.694	6.413	4,4 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	25.277	25.130	0,6 %	8.690	8.582	1,3 %
Asia-Pacífico	9.547	7.400	29,0 %	3.573	2.985	19,7 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	258.933	242.293	6,9 %	93.280	88.259	5,7 %
Atlántico Norte	80.128	77.264	3,7 %	29.603	28.498	3,9 %
Latinoamérica y Caribe	49.409	43.324	14,0 %	16.477	14.886	10,7 %
Europa	68.145	64.008	6,5 %	26.214	24.892	5,3 %
Doméstico (España y Reino Unido)	20.391	19.366	5,3 %	7.165	6.880	4,1 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	30.176	30.045	0,4 %	9.951	9.813	1,4 %
Asia-Pacífico	10.684	8.286	28,9 %	3.870	3.290	17,6 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	86,8	85,9	0,9	89,9	88,9	1,0
Atlántico Norte	85,1	83,6	1,5	89,1	86,9	2,2
Latinoamérica y Caribe	88,4	88,2	0,2	91,1	90,5	0,6
Europa	87,3	86,5	0,8	89,7	89,5	0,2
Doméstico (España y Reino Unido)	90,6	89,8	0,8	93,4	93,2	0,2
África, Oriente Medio y Sur de Asia	83,8	83,6	0,2	87,3	87,5	(0,2)
Asia-Pacífico	89,4	89,3	0,1	92,3	90,7	1,6
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	3.809	3.362	13,3 %	1.324	1.138	16,3 %

Estadísticas de tráfico y capacidad - por aerolínea

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Aer Lingus						
Pasajeros transportados (miles)	8.497	8.336	1,9 %	3.353	3.282	2,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	20.112	19.755	1,8 %	8.161	7.875	3,6 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	24.642	23.900	3,1 %	9.595	9.206	4,2 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	81,6	82,7	(1,1)ptos	85,1	85,5	(0,4)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	132	109	21,1 %	45	38	18,4 %
British Airways						
Pasajeros transportados (miles)	34.962	32.638	7,1 %	12.852	12.127	6,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	112.487	105.685	6,4 %	41.316	39.248	5,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	131.827	125.997	4,6 %	46.373	44.784	3,5 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	85,3	83,9	1,4ptos	89,1	87,6	1,5ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	2.779	2.494	11,4 %	964	842	14,5 %
Iberia						
Pasajeros transportados (miles)	19.578	17.969	9,0 %	6.930	6.497	6,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	56.727	48.955	15,9 %	20.582	18.189	13,2 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	64.524	55.866	15,5 %	22.801	20.340	12,1 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	87,9	87,6	0,3ptos	90,3	89,4	0,9ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	863	733	17,7 %	299	250	19,6 %
LEVEL						
Pasajeros transportados (miles)	675	539	25,2 %	296	221	33,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	5.702	4.578	24,6 %	2.448	1.853	32,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	5.981	4.825	24,0 %	2.547	1.942	31,2 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	95,3	94,9	0,4ptos	96,1	95,4	0,7ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	35	26	34,6 %	16	8	100,0 %
Vueling						
Pasajeros transportados (miles)	29.263	28.066	4,3 %	11.314	11.114	1,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	29.668	29.106	1,9 %	11.327	11.329	- %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	31.959	31.705	0,8 %	11.964	11.987	(0,2)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	92,8	91,8	1,0ptos	94,7	94,5	0,2ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

A continuación, figura la definición de cada MAR, así como una conciliación con la medida más cercana conforme a las NIIF.

a Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

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

Aunque se han registrado dos partidas excepcionales durante los primeros nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2024 (ambas ya reconocidas en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024), no se registraron partidas excepcionales durante los primeros nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2023.

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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre					
	Estatutaria 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024	Estatutaria 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023
Ingresos de pasaje	21.313	-	21.313	19.517	-	19.517
Ingresos de carga	870	-	870	866	-	866
Otros ingresos	1.870	-	1.870	1.846	-	1.846
Total ingresos	24.053	-	24.053	22.229	-	22.229
Gastos de personal	4.515	-	4.515	3.985	-	3.985
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.868	-	5.868	5.579	-	5.579
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.101	-	3.101	2.891	-	2.891
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.842	-	1.842	1.762	-	1.762
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.004	-	2.004	1.862	-	1.862
Propiedad, TI y otros gastos	820	-	820	788	-	788
Gastos comerciales	841	-	841	851	-	851
Depreciación, amortización y deterioro	1.737	-	1.737	1.508	-	1.508
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(1)	-	(1)	(15)	-	(15)
Diferencias de cambio	4	-	4	13	-	13
Gastos totales de explotación	20.731	-	20.731	19.224	-	19.224
Beneficio de explotación	3.322	-	3.322	3.005	-	3.005
Gastos financieros	(677)	-	(677)	(867)	-	(867)
Ingresos financieros	299	-	299	285	-	285
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(63)	-	(63)	-	-	-
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	46	-	46	77	-	77
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	56	-	56	64	-	64
Otros (gastos)/ingresos no operativos ¹	(28)	(50)	22	51	-	51
Gastos totales no operativos netos	(367)	(50)	(317)	(390)	-	(390)
Beneficio antes de impuestos	2.955	(50)	3.005	2.615	-	2.615
Impuestos ²	(615)	140	(755)	(464)	-	(464)
Beneficio después de impuestos del periodo	2.340	90	2.250	2.151	-	2.151

Trimestre finalizado el 30 de septiembre

Millones de euros	Antes de			Estatutaria 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023
	Estatutaria 2024	Partidas excepcionales	excepcionales 2024			
Ingresos de pasaje	8.270	-	8.270	7.733	-	7.733
Ingresos de carga	304	-	304	263	-	263
Otros ingresos	755	-	755	650	-	650
Total ingresos	9.329	-	9.329	8.646	-	8.646
Gastos de personal	1.574	-	1.574	1.375	-	1.375
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.054	-	2.054	2.029	-	2.029
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.183	-	1.183	1.095	-	1.095
Tasas de aterrizaje y de navegación	672	-	672	658	-	658
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	715	-	715	654	-	654
Propiedad, TI y otros gastos	272	-	272	273	-	273
Gastos comerciales	264	-	264	273	-	273
Depreciación, amortización y deterioro	597	-	597	525	-	525
(Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material	(1)	-	(1)	2	-	2
Diferencias de cambio	(14)	-	(14)	17	-	17
Gastos totales de explotación	7.316	-	7.316	6.901	-	6.901
Beneficio de explotación	2.013	-	2.013	1.745	-	1.745
Gastos financieros	(206)	-	(206)	(302)	-	(302)
Ingresos financieros	112	-	112	118	-	118
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(58)	-	(58)	13	-	13
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	16	-	16	26	-	26
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	80	-	80	(85)	-	(85)
Otros (gastos)/ingresos no operativos	(48)	-	(48)	63	-	63
Gastos totales no operativos netos	(104)	-	(104)	(167)	-	(167)
Beneficio antes de impuestos	1.909	-	1.909	1.578	-	1.578
Impuestos	(474)	-	(474)	(348)	-	(348)
Beneficio después de impuestos del periodo	1.435	-	1.435	1.230	-	1.230

1 Terminación del acuerdo con Globalia para la adquisición de Air Europa Holdings

El gasto excepcional de 50 millones de euros representa el importe acordado con Globalia para terminar el acuerdo, firmado el 23 de febrero de 2023, para la compra del 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que el Grupo no poseía anteriormente. El 1 de agosto de 2024, el Grupo ejerció su derecho a desistir de la adquisición y, como tal, se terminó el acuerdo. El gasto excepcional se ha registrado dentro de Otros (gastos)/ingresos no operativos en la Cuenta de resultados y se liquidó antes del 30 de septiembre de 2024. El ingreso fiscal correspondiente fue de 5 millones de euros.

2 Derogación del Real Decreto-ley 3/2016 en España

El ingreso fiscal excepcional de 135 millones de euros registrado en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024 está relacionado con la derogación del Real Decreto-ley 3/2016 (RDL 3/2016), para los ejercicios fiscales de 2016 a 2023, por el Tribunal Constitucional de España el 18 de enero de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016, se permitía a las filiales españolas del Grupo compensar hasta el 70% de sus bases imponibles positivas con bases imponibles negativas acumuladas históricas (en la medida en que existieran bases imponibles negativas suficientes para ello) y el deterioro de filiales se consideraba deducible a efectos fiscales.

Con la introducción del RDL 3/2016, esta limitación de bases imponibles negativas aplicadas a bases imponibles positivas se redujo al 25% y se revocó la deducibilidad a efectos fiscales de los deterioros históricos de filiales producidos con anterioridad a 2013. La derogación por parte del Tribunal Constitucional en enero de 2024 supone principalmente que la limitación de pérdidas vuelve al 70% y los deterioros históricos en filiales vuelven a ser fiscalmente deducibles, dando lugar al ingreso fiscal excepcional mencionado anteriormente.

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024, el Grupo recibió 25 millones de euros de las autoridades fiscales españolas en relación con los ejercicios fiscales de 2016 a 2022. El Grupo espera recibir, como muy pronto, a finales de 2024 otros 57 millones de euros de las reclamaciones relacionadas con los ejercicios fiscales de 2016 a 2022, y devoluciones de 108 millones de euros en relación con el ejercicio fiscal 2023.

b Beneficio ajustado por acción ^(ICR)

El beneficio ajustado está basado en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por el beneficio atribuible a los accionistas y por el interés de los bonos convertibles, dividido entre el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo, cuando proceda, de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago basados en acciones pendientes.

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	
	2024	2023
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	2.340	2.151
Partidas excepcionales	90	-
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales	2.250	2.151
Impacto de la emisión de bonos convertibles en la Cuenta de resultados	51	3
Beneficio ajustado	2.301	2.154
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	4.912	4.938
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	5.268	5.289
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	47,6	43,6
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	45,8	43,6
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	43,7	40,7

c Costes de propiedad

Los costes de propiedad representan el impacto en la cuenta de resultados de la compra histórica de activos de capital y se definen como la depreciación, amortización y deterioro, tanto del inmovilizado material como de los activos intangibles y la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. El Grupo considera que esta medida es útil para que los usuarios de los estados financieros comprendan el impacto de los activos de capital en la obtención del resultado de explotación del Grupo.

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	
	2024	2023
Depreciación, amortización y deterioro	1.737	1.508
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(1)	(15)
Costes de propiedad	1.736	1.493

d Costes de aerolínea excluido el combustible por AKO

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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes ¹	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024 a tipos de cambio constantes	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023
	Gastos totales de explotación	20.731	(199)	20.532
Menos: partidas excepcionales en gastos de explotación	-	-	-	-
Menos: gastos de combustible y derechos de emisión	5.868	(70)	5.798	5.579
Costes excluido el combustible	14.863	(129)	14.734	13.645
Menos: costes específicos no relacionados con vuelos	1.610	(24)	1.586	1.589
Costes de aerolínea excluido el combustible	13.253	(105)	13.148	12.056
AKO (millones)	258.933		258.933	242.293
Costes unitarios de aerolínea excluido el combustible por AKO (céntimos de €)	5,12		5,08	4,98

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

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

Para complementar las deudas financieras totales presentadas de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda neta en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Esta medida se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero en base a referencias tanto internas como externas de analistas de valores e inversores.

La deuda neta se define como la deuda financiera a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo.

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

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

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	16.026	16.082
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.133	5.441
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.704	1.396
Deuda neta	6.189	9.245
Beneficio de explotación	3.824	3.507
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.292	2.063
EBITDA	6.116	5.570
Más: Partidas excepcionales	-	-
EBITDA antes de partidas excepcionales	6.116	5.570
Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,0	1,7

f Resultados a tipos de cambio constantes

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

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

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Media para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		Cierre a 30 de septiembre	Cierre a 31 de diciembre
	2024	2023	2024	2023
Libra esterlina a euro	1,18	1,15	1,19	1,16
Euro a dólar estadounidense	1,09	1,09	1,11	1,09
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,28	1,26	1,33	1,27

g Liquidez

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

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

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

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.133	5.441
Depósitos remunerados a corto plazo	1.704	1.396
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	3.163	4.359
Líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas	250	375
Descubiertos y otras líneas de crédito	56	53
Liquidez total	13.306	11.624