

## ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE NUEVE MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (5 de noviembre de 2021) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021.

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

- La capacidad de transporte de pasajeros en el tercer trimestre fue un 43,4% de la capacidad de 2019, un aumento frente al 21,9% registrado en el segundo trimestre, a medida que se recupera la capacidad.
- Los planes de capacidad de transporte de pasajeros actuales para el cuarto trimestre son alrededor del 60% de la capacidad de 2019.
- La carga transportada en el tercer trimestre aumentó un 37,2% sobre la de 2020, alcanzando el 73,4% de los niveles de 2019, pese a una reducción de los vuelos exclusivamente de carga por el aumento de la capacidad de pasajeros; con 657 vuelos exclusivamente de carga operados en el trimestre en comparación con 1.371 operados en el segundo trimestre.
- Los costes operativos en efectivo del tercer trimestre fueron de 260 millones de euros por semana.
- Sólida posición de liquidez de 10.600 millones de euros a finales del tercer trimestre, un aumento frente a los 8.100 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, compuesta de 7.600 millones de euros de efectivo y líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no dispuestas de 3.000 millones de euros:
  - Tanto el efectivo como la deuda subyacente se estabilizaron desde el segundo trimestre, con un aumento de 200 millones de euros en deudas a causa de la conversión de la deuda en dólares estadounidenses.
  - Refuerzo de la liquidez gracias a un flujo de caja operativo positivo en el tercer trimestre y a la formalización de iniciativas de financiación desde comienzos de año, junto con las medidas de reducción de gastos y el aplazamiento de las aportaciones a planes de pensiones en el Reino Unido.
  - En julio se formalizó una financiación de 785 millones de dólares estadounidenses para British Airways a través de una estructura de *Enhanced Equipment Trust Certificate* (EETC) vinculada a la sostenibilidad de la que se podrá disponer con cargo a las entregas futuras de aeronaves en 2021 y 2022 con un total de 685 millones de dólares estadounidenses no dispuestos.
- El 1 de noviembre de 2021 se formalizó una nueva línea de crédito comprometida a cinco años por valor de 1.000 millones de libras esterlinas (1.200 millones de euros) concedida a British Airways, parcialmente garantizada por el *UK Export Finance*, que se mantiene sin disponer, contribuyendo a una liquidez proforma total de 12.100 millones de euros a final de octubre, incluyendo un aumento de efectivo de 8.000 millones de euros.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- La pérdida de las operaciones publicada del tercer trimestre fue de 452 millones de euros (2020 reexpresado<sup>1</sup>: pérdida de las operaciones de 1.923 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 485 millones de euros (2020 reexpresado<sup>1</sup>: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.305 millones de euros).
- La pérdida de las operaciones publicada del periodo de nueve meses fue de 2.487 millones de euros (2020 reexpresado<sup>1</sup>: pérdida de las operaciones de 5.975 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 2.665 millones de euros (2020 reexpresado<sup>1</sup>: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 3.220 millones de euros).
- Crédito excepcional antes de impuestos en el periodo de nueve meses de 178 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas y con la reversión del deterioro de ciertos activos de flota (2020: cargo excepcional antes de impuestos de 2.755 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas y el deterioro de activos de flota).
- Las pérdidas después de impuestos y partidas excepcionales del periodo de nueve meses fueron de 2.622 millones de euros (2020 reexpresado<sup>1</sup>: pérdidas de 5.576 millones de euros), y las pérdidas después de impuestos antes de partidas excepcionales fueron de 2.775 millones de euros (2020 reexpresado<sup>1</sup>: pérdidas de 3.185 millones de euros).

### Resumen de resultados:

Resultados publicados (millones de euros)	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		
	2021	2020 reexpresado <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	3.140	4.828	(35,0)%
Total ingresos	4.921	6.505	(24,4)%
Pérdida de las operaciones	(2.487)	(5.975)	(58,4)%
Pérdida después de impuestos	(2.622)	(5.576)	(53,0)%
Pérdida básica por acción (céntimos de €) <sup>2</sup>	(52,8)	(182,4)	(71,0)%
Efectivo y depósitos remunerados <sup>3</sup>	7.619	5.917	28,8 %
Deudas <sup>3</sup>	19.975	15.679	27,4 %

**Periodo de nueve meses finalizado el  
30 de septiembre**

<b>Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)</b>	<b>2021</b>	<b>2020 reexpresado<sup>1</sup></b>	<b>Incr./ (dism.)</b>
Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales	<b>3.135</b>	4.888	(35,9)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	<b>4.916</b>	6.565	(25,1)%
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>(2.665)</b>	(3.220)	(17,2)%
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	<b>(2.775)</b>	(3.185)	(12,9)%
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €) <sup>2</sup>	<b>(55,9)</b>	(104,2)	(46,3)%
<b>Deuda neta<sup>3</sup></b>	<b>12.356</b>	9.762	26,6 %
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>74.123</b>	91.394	(18,9)%
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>4,23</b>	5,35	(20,9)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>8,61</b>	8,86	(2,9)%

Para las definiciones véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2020.

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

<sup>1</sup>Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo, incrementando en 9 millones de euros la pérdida después de impuestos del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020.

<sup>2</sup>La información sobre la pérdida por acción para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 se ha reexpresado para reflejar el efecto de la emisión de títulos y de lo establecido en la nota 1 anterior.

<sup>3</sup>Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2020.

**Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:**

“Me gustaría agradecer a todos nuestros empleados, quienes han desempeñado un papel fundamental en todo lo que hemos logrado en el momento más desafiante para la industria.

“Hay una recuperación significativa en marcha y todos los equipos de las aerolíneas del Grupo están haciendo un gran esfuerzo para aprovechar cada oportunidad. Continuamos capitalizando el incremento en las reservas que se produce cuando se eliminan las restricciones de viaje.

“Todas nuestras aerolíneas han mejorado su rendimiento y la pérdida de las operaciones del Grupo se ha reducido en más de la mitad en comparación con los trimestres anteriores. En el tercer trimestre, y, por primera vez desde el inicio de la pandemia, nuestro flujo de caja de las operaciones fue positivo, y nuestra posición de liquidez ha alcanzado los 12.100 millones de euros proforma a finales de octubre, el nivel más alto registrado hasta ahora.

“La reapertura completa del corredor entre Europa y el Atlántico Norte que se producirá el próximo lunes ha supuesto un momento crucial para nuestra industria. British Airways está operando a más destinos en EE.UU que cualquier otra aerolínea transatlántica y estamos encantados de que nuestros clientes puedan volver a volar.

“El tráfico de largo radio ha sido determinante para impulsar los ingresos y, de cara a la temporada de invierno, hemos visto que las reservas se están recuperando más rápidamente en este segmento que en los vuelos de corto radio. El segmento vacacional premium está teniendo un sólido desempeño tanto en Iberia como en British Airways y hay indicios de una recuperación en los viajes de negocios.

“En el tercer trimestre, Iberia y Vueling vuelven a ser las que mejor rendimiento han tenido dentro del Grupo. En concreto, Iberia ha registrado beneficios operativos, mientras que Vueling alcanzó el *breakeven* operativo. Ambas compañías han aprovechado las oportunidades que les brindaban sus respectivos mercados para fortalecer su posición en las rutas a América Latina y en el mercado doméstico español.

“A corto plazo, nuestro objetivo es estar preparados para operar la máxima capacidad posible y para que IAG pueda volver a ser rentable en 2022. Nuestros equipos están creando todas las oportunidades y poniendo en marcha todas las iniciativas necesarias para transformar nuestro negocio y ser más competitivos en el futuro. Como, por ejemplo, nuestra nueva operación de corto radio en Gatwick, la expansión de Vueling en Paris-Orly, los vuelos de Aer Lingus desde Manchester a Estados Unidos y el Caribe, y el nuevo modelo de mantenimiento en Barcelona.

“Al mismo tiempo, nos mantenemos firmes en nuestro compromiso con la sostenibilidad. Estamos transformando nuestro negocio e impulsando el cambio que nos ayude a crear una industria aérea verdaderamente sostenible. IAG ha liderado este cambio al convertirse en el primer grupo de aerolíneas del mundo que se comprometía a alcanzar cero emisiones netas en 2050. Nos complace, por tanto, que IATA haya establecido recientemente este mismo compromiso para toda la industria.”

## Perspectivas de negocio

A los precios actuales del combustible y tipos de cambio, IAG estima que su pérdida de las operaciones de 2021 antes de partidas excepcionales se sitúe en aproximadamente 3.000 millones de euros. Se espera que la capacidad del cuarto trimestre, medida en AKOs, sea aproximadamente el 60% de 2019, lo que resultará en una capacidad de 2021 del 37% del nivel de 2019.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

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

*Steve Gunning, Director Financiero*

### **Declaraciones de carácter prospectivo:**

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los efectos de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2020 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la pandemia del COVID-19 y cualquier otra disrupción que, a consecuencia de ella, sufran el sector global de las aerolíneas y el entorno económico.

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

Tel: +44 (0)208 564 2990  
[Investor.relations@iairgroup.com](mailto: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		
	2021	2020 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)	2021	2020 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
<b>Ingresos de pasaje</b>	<b>3.140</b>	4.828	(35,0)%	<b>1.999</b>	715	nm
Ingresos de carga	<b>1.174</b>	917	28,0 %	<b>405</b>	302	34,1 %
Otros ingresos	<b>607</b>	760	(20,1)%	<b>305</b>	200	52,5 %
<b>Total ingresos</b>	<b>4.921</b>	6.505	(24,4)%	<b>2.709</b>	1.217	nm
<b>Gastos de personal</b>	<b>2.099</b>	2.887	(27,3)%	<b>811</b>	982	(17,4)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	<b>1.049</b>	3.282	(68,0)%	<b>552</b>	700	(21,1)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>788</b>	1.080	(27,0)%	<b>421</b>	227	85,5 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>598</b>	737	(18,9)%	<b>311</b>	198	57,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>702</b>	1.135	(38,1)%	<b>283</b>	292	(3,1)%
Propiedad, TI y otros gastos	<b>540</b>	597	(9,5)%	<b>187</b>	169	10,7 %
Gastos comerciales	<b>280</b>	340	(17,6)%	<b>121</b>	72	68,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.384</b>	2.335	(40,7)%	<b>464</b>	490	(5,3)%
Diferencias de tipo de cambio	<b>(32)</b>	87	nm	<b>11</b>	10	10,0 %
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>7.408</b>	12.480	(40,6)%	<b>3.161</b>	3.140	0,7 %
<b>Pérdida de las operaciones</b>	<b>(2.487)</b>	(5.975)	(58,4)%	<b>(452)</b>	(1.923)	(76,5)%
Gastos financieros	<b>(608)</b>	(503)	20,9 %	<b>(245)</b>	(161)	52,2 %
Ingresos financieros	<b>5</b>	27	(81,5)%	<b>1</b>	4	(75,0)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones (Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	<b>2</b>	11	(81,8)%	<b>1</b>	2	(50,0)%
Otros créditos/(cargos) no operativos	<b>(63)</b>	183	nm	<b>(50)</b>	86	nm
<b>Total gastos no operativos netos</b>	<b>101</b>	43	nm	<b>31</b>	(7)	nm
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(563)</b>	(239)	nm	<b>(262)</b>	(76)	nm
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(3.050)</b>	(6.214)	(50,9)%	<b>(714)</b>	(1.999)	(64,3)%
Impuestos	<b>428</b>	638	(32,9)%	<b>140</b>	236	(40,7)%
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(2.622)</b>	(5.576)	(53,0)%	<b>(574)</b>	(1.763)	(67,4)%

<sup>1</sup>Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. La reexpresión incrementó la pérdida después de impuestos del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 en 9 millones de euros, y en 2 millones de euros en el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2020.

## 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		
	2021	2020 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.) <sup>2</sup>	2021	2020 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.) <sup>2</sup>
<b>Ingresos de pasaje</b>	<b>3.135</b>	4.888	(35,9)%	<b>1.999</b>	737	nm
Ingresos de carga	1.174	917	28,0 %	405	302	34,1 %
Otros ingresos	607	760	(20,1)%	305	200	52,5 %
<b>Total ingresos antes de partidas excepcionales</b>	<b>4.916</b>	6.565	(25,1)%	<b>2.709</b>	1.239	nm
<b>Gastos de personal</b>	<b>2.099</b>	2.618	(19,8)%	<b>811</b>	713	13,7 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.202	1.683	(28,6)%	565	370	52,7 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	788	1.080	(27,0)%	421	227	85,5 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	598	737	(18,9)%	311	198	57,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	709	1.052	(32,6)%	290	286	1,4 %
Propiedad, TI y otros gastos	540	569	(5,1)%	187	163	14,7 %
Gastos comerciales	280	340	(17,6)%	121	72	68,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.397	1.619	(13,7)%	477	505	(5,5)%
Diferencias de tipo de cambio	(32)	87	nm	11	10	10,0 %
<b>Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>7.581</b>	9.785	(22,5)%	<b>3.194</b>	2.544	25,6 %
<b>Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>(2.665)</b>	(3.220)	(17,2)%	<b>(485)</b>	(1.305)	(62,8)%
Gastos financieros	(608)	(503)	20,9 %	(245)	(161)	52,2 %
Ingresos financieros	5	27	(81,5)%	1	4	(75,0)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones (Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	2	11	(81,8)%	1	2	(50,0)%
Otros créditos/(cargos) no operativos	(63)	183	nm	(50)	86	nm
<b>Total gastos no operativos netos</b>	<b>101</b>	43	nm	<b>31</b>	(7)	nm
<b>Pérdida antes de impuestos antes de partidas excepcionales</b>	<b>(3.228)</b>	(3.459)	(6,7)%	<b>(747)</b>	(1.381)	(45,9)%
Impuestos	453	274	65,3 %	141	168	(16,1)%
<b>Pérdida después de impuestos del periodo antes de partidas excepcionales</b>	<b>(2.775)</b>	(3.185)	(12,9)%	<b>(606)</b>	(1.213)	(50,0)%
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2021<sup>2</sup></b>	2020 <sup>1,2</sup>	Incr./ (dism.)	<b>2021<sup>2</sup></b>	2020 <sup>1,2</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	74.123	91.394	(18,9)%	40.082	19.769	nm
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	44.464	62.445	(28,8)%	27.716	9.673	nm
Coefficiente de ocupación (%)	60,0	68,3	(8,3)pts	69,1	48,9	20,2pts
Cifras de pasajeros (miles)	23.555	26.977	(12,7)%	15.475	6.592	nm
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	2.841	2.471	15,0 %	988	720	37,2 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	382	326	17,2 %	134	94	42,6 %
Despegues	192.833	219.553	(12,2)%	114.877	64.288	78,7 %
Horas bloque (horas)	563.716	678.196	(16,9)%	303.622	185.681	63,5 %
Plantilla media equivalente <sup>3</sup>	50.601	61.639	(17,9)%	50.202	58.905	(14,8)%
Aviones en servicio	533	542	(1,7)%	n/a	n/a	-
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,05	7,83	(9,9)%	7,21	7,62	(5,3)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	4,23	5,35	(20,9)%	4,99	3,73	33,8 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	41,32	37,11	11,4 %	40,99	41,94	(2,3)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,62	1,84	(11,9)%	1,41	1,87	(24,7)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	8,61	8,86	(2,9)%	6,56	11,00	(40,4)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	10,23	10,71	(4,5)%	7,97	12,87	(38,1)%

<sup>1</sup>Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. La reexpresión incrementó la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020 en 9 millones de euros, y en 2 millones de euros en el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2020.

<sup>2</sup>Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales y se detallan más adelante.

<sup>3</sup>Se incluyen en la plantilla media equivalente el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España.

## ANÁLISIS FINANCIERO

### Resumen sobre el COVID-19 - Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021

Los resultados del Grupo siguen viéndose afectados por el COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes. El Informe y Cuentas Anuales 2020 contiene una revisión detallada del impacto que tuvo el COVID-19 sobre el Grupo en 2020 y este análisis actualiza dicha información al cierre de los primeros nueve meses de 2021.

En el primer semestre de 2021, debido al impacto continuado del virus en todo el mundo y las consiguientes restricciones a los viajes y fronterizas que se aplicaron en muchos países, el Grupo solo pudo operar una programación de vuelos de pasajeros limitada que dejó la capacidad en tan solo el 20,8% de la operada en 2019. La capacidad de transporte de pasajeros durante el segundo trimestre fue un 21,9% de la cifra de 2019, lo que supone una leve mejoría con respecto al 19,6% del primer trimestre, con aumentos en la capacidad durante el trimestre cuando lo permitieron las restricciones a los viajes. La capacidad en el tercer trimestre se incrementó hasta el 43,4% de la operada en 2019, como consecuencia de la relajación parcial de las restricciones. El Grupo operó 3.334 vuelos exclusivamente de carga adicionales, lo que generó unos ingresos de carga récord en el periodo de nueve meses.

El Grupo trata de reducir el efecto de la volatilidad de los precios de las materias primas cubriendo las compras de combustible con coberturas contratadas con antelación en función de los niveles de capacidad previstos. El Grupo también contrata coberturas de tipos de cambio. El impacto del COVID-19 ha provocado una importante disminución en las necesidades de compra de combustible, debido a la considerable reducción de la programación de vuelos. A consecuencia de ello, el Grupo cuenta con contratos de derivados para los que no se produjo la correspondiente compra de combustible, lo que provocó la suspensión de la contabilidad de coberturas de estos derivados de combustible, junto con los derivados de tipos de cambio asociados. En total, se registra una pérdida neta sobre estos contratos de derivados, ya que, si bien el precio del combustible en el mercado de materias primas ha subido durante los últimos meses, el precio medio del combustible durante el periodo cubierto por estos contratos fue considerablemente inferior a los niveles anteriores al COVID-19, cuando se contrataron dichos derivados. El crédito excepcional durante los nueve meses se debe principalmente a la reversión de cargos del ejercicio anterior a causa de una reducción de las pérdidas en dichos contratos (en comparación con provisiones anteriores), debido a la subida de los precios del combustible en 2021, presentado neto del ajuste por la evaluación más reciente de la capacidad para 2021 y los movimientos de los tipos de cambio.

En mayo de 2021, el Consejo aprobó una política revisada de coberturas de combustible diseñada para disponer de flexibilidad para responder ante reducciones importantes e inesperadas de la demanda de viajes o la capacidad y/o cambios sustanciales o repentinos en los precios del combustible. Esta política revisada permite una diferenciación dentro del Grupo para atender las necesidades específicas de cada compañía operadora, y un mayor uso de *call options*. La política revisada se desarrollará a lo largo de periodos de dos años consecutivos y permitirá coberturas de hasta el 60% de las necesidades previstas en los primeros doce meses y de hasta el 30% en los doce meses siguientes, con flexibilidad para que las aerolíneas de bajo coste del Grupo contraten coberturas de hasta el 75% en los doce primeros meses. Para todas las aerolíneas del Grupo, únicamente se formalizarán coberturas a entre 25 y 36 meses vista en circunstancias excepcionales.

El Grupo sigue tomando medidas para proteger la tesorería y reforzar la liquidez. Durante los nueve meses, el Grupo realizó disposiciones de las líneas de crédito formalizadas en 2020, principalmente 2.000 millones de libras esterlinas procedentes de un préstamo a plazo del *Export Development Guarantee* (EDG) concedido a British Airways por el *UK Export Finance* y 75 millones de euros para Aer Lingus procedentes del *Ireland Strategic Investment Fund*. En marzo, IAG completó una emisión de bonos sénior no garantizados en dos tramos con la que recaudó 1.200 millones de euros, de los cuales 500 millones de euros vencen en 2025 y 700 millones de euros vencen en 2029. En mayo, IAG recaudó 825 millones de euros a través de una emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028. Durante los nueve meses, el Grupo también formalizó una línea de crédito renovable garantizada con un consorcio de bancos por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses, disponible durante tres años más dos ampliaciones consecutivas de un año, a discreción de las entidades. La línea de crédito está a disposición de Aer Lingus, British Airways e Iberia y cada una de ellas tiene su propio límite de crédito dentro de la línea general. Las disposiciones de la línea de crédito se garantizarán con aeronaves admisibles libres de cargas y derechos de despegue y aterrizaje en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick. A finales de septiembre no se había realizado ninguna disposición de esta línea de financiación. Al tiempo que se formalizaba esta línea de crédito renovable, British Airways cancelaba su línea de crédito en dólares estadounidenses, que vencía en junio de 2021 y que contaba con 786 millones de dólares estadounidenses sin disponer a 31 de diciembre de 2020. Alrededor de 400 millones de euros de líneas de crédito para la financiación de aeronaves vencieron a finales de marzo sin haberse realizado disposiciones. En julio se formalizó una financiación de 785 millones de dólares estadounidenses para British Airways a través de una estructura de *Enhanced Equipment Trust Certificate* (EETC) vinculada a la sostenibilidad de la que se podrá disponer con cargo a las entregas futuras de aeronaves: a 30 de septiembre de 2021, 685 millones de dólares estadounidenses permanecían sin disponer. La liquidez total al cierre de los nueve meses seguía siendo elevada con 10.600 millones de euros, y estaba formada por efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados por un total de 7.600 millones de euros y líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales y aeronaves por importe de 3.000 millones de euros. El 1 de noviembre de 2021, el Grupo formalizó una línea de crédito comprometida de 1.000 millones de libras esterlinas para British Airways, garantizada parcialmente por el *UK Export Finance*, que se encuentra sin disponer.

El Grupo calcula que se necesitará al menos hasta 2023 para que la demanda de pasajeros recupere los niveles de 2019. A consecuencia de ello, el Grupo está trabajando activamente en la reestructuración de su base de costes para ajustarla a unos niveles de demanda considerablemente más bajos, lo que incluye acciones para reducir los costes fijos y aumentar la parte variable de la estructura de costes.

### **Bases de presentación**

Basándose en el modelado exhaustivo realizado por el Grupo debido a la pandemia de COVID-19, incluyendo la consideración de escenarios pesimistas posibles pero graves, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento y comprendido hasta el 30 de junio de 2023 y, por tanto, los Consejeros han aplicado el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros consolidados para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021.

Sin embargo, existe una serie de factores relacionados con la situación y el impacto del COVID-19 en todo el mundo que están fuera del control del Grupo. Estos incluyen la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la disponibilidad de vacunas en todo el mundo, así como la velocidad a la que se administran; la eficacia de dichas vacunas; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Debido a la incertidumbre creada por estos factores, los Consejeros no pueden asegurar que no pueda haber escenarios pesimistas más graves de los que han considerado en los modelos, incluidas las sensibilidades que el Grupo ha considerado en relación con factores como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las reducciones de costes conseguidas y la disponibilidad de financiación para aeronaves que compense la inversión en inmovilizado. En el supuesto de que se materializara dicho escenario, el Grupo tendría que poner en marcha nuevas medidas de mitigación y probablemente necesitaría obtener financiación adicional por encima de la que tiene garantizada contractualmente a 4 de noviembre de 2021.

El Grupo ha tenido éxito captando liquidez en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021, habiendo financiado todas las entregas de aeronaves en el periodo, formalizado préstamos adicionales no vinculados a aeronaves por importe de 4.400 millones de euros, cerrado una nueva línea de crédito renovable por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses, disponible durante tres años, y asegurado una línea de financiación específica para aeronaves por valor de 785 millones de dólares estadounidenses a través de una estructura de financiación de EETC vinculados a la sostenibilidad. Sin embargo, el Consejo no puede asegurar que el Grupo vaya a poder conseguir financiación adicional, si la necesitase, en el supuesto de que se materialice un escenario pesimista más grave de los que ha considerado que ocurrirían y por tanto esto representa una incertidumbre material que puede poner en tela de juicio la habilidad del Grupo para continuar bajo el principio de empresa en funcionamiento.

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. El Consejo sigue reuniéndose frecuentemente y revisando los informes de la dirección.

Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 78 a 88 del Informe y cuentas anuales 2020, siguen estando vigentes. Las continuadas consecuencias de la pandemia por COVID-19 (considerada como un “evento causante de perturbaciones importantes en la red”) siguen afectando negativamente al entorno de riesgos externos del grupo y modifican el perfil de riesgo de varios de los otros riesgos principales del Grupo. El Grupo continúa evaluando cuidadosamente sus riesgos principales, implementando las necesarias acciones de mitigación para adaptarse y analizando cómo la gravedad o probabilidad de ocurrencia de determinados riesgos ha cambiado, considerando los riesgos emergentes relacionados con los cambios en el entorno competitivo y los riesgos de mercado, la retención de talento y competencias y la aceleración del entorno digital y las tendencias de sus clientes y la actitud frente a los viajes. Cuando ha sido necesario tomar más medidas, el Consejo ha evaluado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha sido necesario, o posible, el Grupo ha analizado, implementado o confirmado planes que abordaban dichos riesgos.

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2020, los principales riesgos que han sufrido impactos por la pandemia de COVID-19 y la recuperación en curso se ponen de relieve a continuación. Las respuestas implementadas por la dirección que mitigan o reducen de forma efectiva el riesgo están recogidas en el plan de negocio y los escenarios más recientes del Grupo.

- **Aeropuertos, infraestructuras y terceros fundamentales.** Las restricciones en los *hubs* y aeropuertos han obligado a realizar ajustes en la capacidad, incluidos ajustes de flota y nuevos procedimientos operativos según reabren mercados y regiones. El Grupo ha trabajado activamente con proveedores de todas las categorías para garantizar que se mantienen las operaciones y se comprende la repercusión sobre sus negocios, implantando medidas de mitigación donde ha sido necesario. Se pondrá mayor énfasis en los proveedores clave tras la supresión de los regímenes de ayuda de los gobiernos. Los cuellos de botella operativos, como el personal encargado de los trámites de inmigración en los aeropuertos y la posibilidad de interrupciones causadas por el Control del Tráfico Aéreo durante el verano próximo, siguen estando fuera del control del Grupo, aunque la dirección continúa estando en contacto con los proveedores pertinentes para identificar posibles soluciones.
- **Competencia, consolidación y regulación gubernamental.** La magnitud de los estímulos de los gobiernos y las ayudas públicas específicas para la aviación y el impacto potencial sobre el panorama de la competencia se evalúan continuamente.
- **Seguridad de los datos y ciberseguridad.** El Grupo ha mantenido la inversión prevista en ciberseguridad. La creciente amenaza de ataques de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos sigue presente y el Grupo continúa centrando sus esfuerzos en mitigar aún más los riesgos cibernéticos a través de un programa de seguridad cibernética a nivel de 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, al mismo tiempo, está desarrollando un programa de eficiencia y mejorando sus capacidades digitales, sus propuestas para el cliente y sus infraestructuras y redes informáticas principales cuando resulta necesario. Algunas de estas iniciativas se han retrasado

o se han visto afectadas por las acciones que el Grupo está llevando a cabo para responder ante los requerimientos operacionales y de salud de la pandemia por COVID-19.

- *Personal, cultura y relaciones laborales.* El Grupo presta atención al bienestar del personal y al ánimo y motivación de sus empleados, especialmente desde que nuestros empleados han comenzado a volver a sus oficinas y los negocios del Grupo se adaptan e implementan modelos de trabajo híbridos. Se han establecido planes de apoyo al bienestar del personal del Grupo y continúan las iniciativas implementadas para fomentar la confianza y el compromiso en todas las empresas del Grupo. El Grupo ha identificado las competencias y recursos que necesita para gestionar su transformación, entre las que cabe destacar el refuerzo de las capacidades de liderazgo y la ejecución de los planes de diversidad e inclusión del Grupo. Se han realizado consultas a los empleados en relación a las propuestas de reestructuración cuando ha sido necesario.
- *Entorno político y económico.* Los gobiernos nacionales siguen imponiendo sistemas de restricciones y pruebas diagnósticas complejas y de diversa índole a los viajes, que seguirán afectando a las operaciones del Grupo y reduciendo la demanda ya que los clientes optan por no viajar a la vista de la incertidumbre en torno a la aplicación y el coste de las restricciones. Se hace un seguimiento activo de estos cambios y los planes de capacidad a corto plazo se actualizan dinámicamente en función de los informes de situación más recientes. Se prevé que el impacto económico de la pandemia, sobre todo a tenor de la incertidumbre derivada de las posibles futuras variantes del virus, sea importante y el Grupo seguirá ajustando en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos cuando sea necesario.
- *Financiación mediante deuda y riesgo financiero.* Los mercados financieros han dado muestras de volatilidad desde la propagación de la pandemia, aunque el Grupo ha sido capaz de garantizar nuevas financiaciones y líneas de crédito de acuerdo con sus necesidades. El Grupo cuenta con un proceso consolidado para hacer un seguimiento continuo del riesgo financiero y de contraparte. El Grupo puso en marcha una nueva política de coberturas en mayo de 2021, otorgando mayor flexibilidad a la cobertura de combustible.

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

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

Los precios medios del combustible en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021 se situaron aproximadamente un 40% por encima del mismo periodo de 2020, con cotizaciones al alza desde comienzos de 2021, lo que contrasta con la importante caída que sufrieron en marzo de 2020 cuando empezó a propagarse el COVID-19. El dólar estadounidense se debilitó aproximadamente un 8% frente al euro y un 9% frente a la libra esterlina con respecto a 2020.

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 finalizado el 30 de septiembre de 2021, el impacto neto de la conversión en el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales fue adverso en 15 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones en divisa. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales fue favorable en 188 millones de euros en el periodo, ya que redujo los ingresos en 114 millones de euros y los costes en 302 millones de euros.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones en el resultado de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales para los nueve meses fue favorable en 173 millones de euros.

### **Capacidad**

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, cayó un 18,9% frente a 2020 y un 71,0% frente a 2019, observándose el impacto de la continuada pandemia de COVID-19 en todas las regiones. Durante el tercer trimestre de 2021 se registraron las cifras de pasajeros y los coeficientes de ocupación más elevados desde el inicio de la pandemia. Sin embargo, la capacidad sigue viéndose afectada considerablemente por las restricciones a los viajes decretadas por los gobiernos nacionales en respuesta a la pandemia de COVID-19 y las variantes del virus.

Durante el primer trimestre, la capacidad de British Airways se vio afectada negativamente por el confinamiento impuesto en todo el Reino Unido a principios de enero y la prohibición de los viajes internacionales. Se operaron rutas de largo radio fundamentalmente para el transporte de carga, con varios vuelos diarios a varias ciudades estadounidenses. Las operaciones de corto radio se vieron gravemente limitadas por las restricciones, pero se ofrecieron servicios regulares para conectar las principales ciudades que registraron una demanda sostenida de viajes de negocios. Las operaciones de largo radio de Iberia se centraron en las rutas a Latinoamérica y el Caribe (LACAR) y se beneficiaron de los viajes para visitar a amigos y familiares durante el periodo de Navidad y Año Nuevo y en las fechas previas a la Semana Santa, aunque las restricciones introducidas en la UE en respuesta a la identificación de la variante brasileña del COVID-19 afectaron negativamente a los volúmenes de pasajeros. Las operaciones de Vueling se centraron en los mercados domésticos y en conectar la península ibérica con las islas Canarias y Baleares. La capacidad de Aer Lingus continuó estando determinada por las necesidades de carga, con vuelos operando regularmente a Nueva York, JFK, Chicago y Boston con coeficientes de ocupación de pasajeros muy bajos. Las operaciones de largo radio de LEVEL desde Barcelona estuvieron muy limitadas y sólo se ofrecieron vuelos regulares a Buenos Aires en el primer trimestre.

## ANÁLISIS FINANCIERO continuación

Durante el segundo trimestre, la capacidad de British Airways se vio afectada negativamente por las restricciones a los viajes impuestas por el gobierno británico y la reintroducción del sistema de semáforo para los viajes. El carácter restringido de la lista "verde" limitó duramente la recuperación de la capacidad prevista en relación con el levantamiento de las restricciones a los desplazamientos. Las restricciones introducidas por otros gobiernos en cuanto a viajes desde el Reino Unido en respuesta a la variante delta del COVID-19 también contribuyeron a la baja capacidad. Las operaciones de largo radio de Iberia siguieron centrándose en la región LACAR, donde las rutas a Colombia y Ecuador están beneficiándose del tráfico de visitas a amigos y familiares. Las rutas de corto radio se beneficiaron de unos mayores niveles de tráfico de conexión durante el trimestre. Las operaciones de Vueling durante el trimestre se beneficiaron del levantamiento del estado de alarma por parte del gobierno español el 9 de mayo de 2021 y de las restricciones a los viajes que este conllevaba. Las rutas domésticas entre la península ibérica y las islas Canarias y Baleares evolucionaron favorablemente. La capacidad de Aer Lingus siguió estando gravemente limitada por las severas restricciones instauradas por el gobierno irlandés con coeficientes de ocupación de pasajeros de un 20% de promedio. Las operaciones estuvieron determinadas por las necesidades de carga y se operaron vuelos regularmente a Nueva York, Chicago y Boston. LEVEL mantuvo sus operaciones regulares a Buenos Aires y a finales del trimestre retomó los vuelos a San Francisco.

Durante el tercer trimestre, la capacidad de British Airways se vio afectada negativamente por el sistema de semáforo impuesto en el Reino Unido y los exigentes requisitos en materia de pruebas diagnósticas que deben cumplir los viajeros. Las rutas de largo radio a Norteamérica y Asia-Pacífico siguen estando determinadas por las necesidades de carga y se caracterizan por unos bajos coeficientes de ocupación de pasajeros. Las rutas a destinos vacacionales registraron un buen comportamiento durante el trimestre, con elevados coeficientes de ocupación en las rutas al Caribe, así como a los destinos europeos incluidos en las listas verde y ámbar. Las operaciones de largo radio de Iberia siguieron centrándose en la región LACAR; en este sentido, las rutas continuaron beneficiándose del tráfico de visitas a amigos y familiares. Las restricciones instauradas por el gobierno argentino limitaron las operaciones, pero este efecto se compensó con la relajación de las restricciones en Brasil y Chile. Las rutas de corto radio se beneficiaron del tráfico vacacional veraniego en toda la red. La capacidad de Vueling incrementó durante el trimestre y las rutas domésticas y europeas se beneficiaron de los viajes relacionados con las vacaciones estivales. La capacidad doméstica se recuperó hasta superar los niveles de 2019 gracias al buen comportamiento de las rutas que conectan la península ibérica con las islas Canarias y Baleares. Aer Lingus amplió sus operaciones en el tercer trimestre después de que el gobierno irlandés decidiera suavizar las restricciones a los viajes no esenciales el 19 de julio de 2021. La capacidad doméstica también aumentó tras la transferencia de varias rutas desde Stobart Air tras su liquidación. LEVEL reactivó las rutas a Nueva York y México durante el trimestre, sin embargo, la capacidad total se vio afectada por las fuertes restricciones impuestas por el gobierno argentino en las rutas con Buenos Aires.

Los indicadores unitarios resultan mucho menos significativos de lo habitual debido a la importante reducción de la capacidad operada, pero en aras de ofrecer una información completa se incluyen en los comentarios que figuran debajo.

### **Ingresos**

Los ingresos de pasaje del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021 cayeron un 35,0% con respecto al año anterior; en 2020, el impacto del COVID-19 se limitó principalmente al periodo comprendido de marzo en adelante. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) de los nueve meses disminuyeron en un 20,6% a tipos de cambio constantes debido principalmente al descenso de los coeficientes de ocupación de pasajeros, junto con unos menores *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) a consecuencia del COVID-19.

Los ingresos de carga de los primeros nueve meses aumentaron un 28,0% con respecto a 2020 mientras que a tipos de cambio constantes este aumento fue del 31,7%. La sólida evolución de los ingresos de carga se debió a los vuelos adicionales por carga; durante los nueve meses se operaron 3.334 vuelos únicamente de carga. Los ingresos de carga de los nueve meses ascendieron a 1.174 millones de euros, cifra que mejora los 917 millones de euros del año pasado, y la carga total transportada, expresada en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 15,0%. Los *yields* fueron considerablemente más altos que en el mismo periodo del año pasado debido al persistente desequilibrio entre oferta y demanda en el mercado. Durante la pandemia, los ingresos de carga han tenido que cubrir íntegramente el coste de operación de un vuelo únicamente de carga, sin ingresos de pasaje y en aviones configurados para pasajeros.

La partida de otros ingresos descendió un 20,1%, un 15,7% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al impacto del COVID-19 en los negocios no aéreos del Grupo.

### **Gastos**

Los gastos de personal de los nueve meses descendieron 519 millones de euros comparado con 2020, debido principalmente a los programas de reestructuración llevados a cabo en 2020. El Grupo continuó recibiendo ayudas derivadas de las regulaciones temporales de empleo y regímenes análogos de reducción temporal de los costes, que en el periodo de nueve meses ascendieron a los 481 millones de euros, frente a los 414 millones de euros en el mismo periodo en 2020.

Los gastos de combustible, incluyendo un crédito excepcional por exceso de coberturas de 153 millones de euros y un cargo excepcional de 1.599 millones de euros procedente del exceso de coberturas de 2020, disminuyeron un 68,0%. Excluyendo el crédito excepcional por exceso de coberturas en el periodo y el cargo por exceso de coberturas en 2020, los gastos de combustible disminuyeron un 28,6%.

Los gastos asociados a proveedores descendieron un 27,7% por los ahorros vinculados a los volúmenes a consecuencia de la caída de la capacidad operada, junto con una reducción en el gasto no esencial y los ahorros negociados a raíz del COVID-19.

## ANÁLISIS FINANCIERO continuación

La partida de Depreciación, amortización y deterioro, incluido un crédito excepcional por deterioro de 13 millones de euros en 2021 y un cargo excepcional por deterioro de 716 millones de euros en 2020, se redujo un 40,7% frente al año anterior debido a la reducción de la flota del Grupo a consecuencia del COVID-19 y el cargo por deterioro asociado. Excluyendo el crédito excepcional por deterioro de 2021 y el cargo excepcional por deterioro de 2020, los costes de depreciación, amortización y deterioro descendieron un 13,7%. La flota en servicio, que incluye los aviones inmovilizados temporalmente debido a la pandemia, se redujo de 542 aviones en septiembre de 2020 hasta 533 aviones en septiembre de 2021.

Los gastos totales excluido el combustible disminuyeron un 30,9% frente al año anterior y un 29,5% a tipos de cambio constantes. Excluyendo el impacto de los cargos excepcionales de 2020, relacionados principalmente con deterioros de flota y activos vinculados, y los créditos excepcionales relacionados con la reversión del deterioro de cuatro aeronaves en 2021, los gastos excluido el combustible descendieron un 21,3% y un 19,7% a tipos de cambio constantes.

### **Pérdida de las operaciones**

La pérdida de las operaciones publicada del Grupo para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021 fue de 2.487 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida de las operaciones de 5.975 millones de euros). La pérdida de las operaciones excluyendo créditos excepcionales en 2021 y cargos excepcionales en 2020, que se exponen en la Reconciliación de las Medidas Alternativas de Rendimiento, fue de 2.665 millones de euros en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021, frente a una pérdida de las operaciones reexpresada de 3.220 millones de euros en 2020. En 2020, el impacto del COVID-19 comenzó principalmente a partir de marzo; por el contrario, el conjunto de los primeros nueve meses de 2021 se vio afectado considerablemente por el COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes.

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

El crédito fiscal en el resultado después de partidas excepcionales del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021 fue de 428 millones de euros (2020: 638 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo para el Grupo del 14% (2020: 10%). La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, Reino Unido, España e Irlanda, con tipos impositivos durante 2021 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente, que se traducen en un tipo impositivo efectivo esperado del 20%. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 14% y el tipo impositivo efectivo previsto del 20% se debió fundamentalmente al no reconocimiento de algunas de las pérdidas del periodo actual y anterior en Iberia y Vueling y al efecto de la modificación del tipo impositivo en el Reino Unido.

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirían cambios normativos en la ley de acompañamiento a los presupuestos 2021 (*Finance Bill 2021*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021 se promulgó la subida del tipo del impuesto de sociedades en el Reino Unido, lo que ha dado lugar a la reevaluación de los saldos de impuestos diferidos a 30 de septiembre de 2021 e incrementará el cargo fiscal corriente futuro del Grupo.

El 8 de octubre de 2021, el gobierno irlandés anunció el incremento de la tasa del impuesto de sociedades para ciertas empresas multinacionales hasta el 15%, efectivo desde el 2023. Este cambio en la tasa impositiva no se ha reflejado en los presentes resultados debido a que no se ha promulgado todavía.

La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales de los nueve meses fue de 2.622 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida después de impuestos de 5.576 millones de euros), debido al impacto del COVID-19 en el resultado de las operaciones del Grupo.

### **Efectivo y apalancamiento**

La posición de tesorería del Grupo (incluyendo efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados) a 30 de septiembre de 2021 era de 7.619 millones de euros, lo que supone 1.702 millones de euros más que a 31 de diciembre de 2020, gracias a las medidas adicionales de refuerzo de la liquidez tomadas durante los nueve meses. Al cierre del periodo, la deuda neta ascendía a 12.356 millones de euros, frente a los 9.762 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

### **Otros hechos recientes**

El 27 de octubre de 2021, Iberia presentó compromisos a la Comisión Europea como parte de la revisión en curso que está llevando a cabo la Comisión de la propuesta de adquisición de Air Europa por Iberia.

El 1 de noviembre de 2021, el Grupo acordó una línea de crédito a cinco años de 1.000 millones de libras esterlinas para British Airways. Esta financiación procede de un consorcio de bancos y está garantizada parcialmente por el *UK Export Finance*. Esta línea de financiación no está garantizada y no ha registrado ninguna disposición.

## RECONCILIACIÓN DE LOS INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

### Pérdida 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. En las partidas excepcionales destaca la suspensión de la contabilidad de coberturas.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la cuenta de resultados publicada y los indicadores de rendimiento alternativos anteriores:

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre					
	Publicado 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021	Publicado 2020 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020
Ingresos de pasaje <sup>2</sup>	3.140	5	3.135	4.828	(60)	4.888
Ingresos de carga	1.174	-	1.174	917	-	917
Otros ingresos	607	-	607	760	-	760
<b>Total ingresos</b>	<b>4.921</b>	<b>5</b>	<b>4.916</b>	<b>6.505</b>	<b>(60)</b>	<b>6.565</b>
Gastos de personal <sup>5</sup>	2.099	-	2.099	2.887	269	2.618
Gasto de combustible y derechos de emisión <sup>2</sup>	1.049	(153)	1.202	3.282	1.599	1.683
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	788	-	788	1.080	-	1.080
Tasas de aterrizaje y de navegación	598	-	598	737	-	737
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota <sup>4</sup>	702	(7)	709	1.135	83	1.052
Propiedad, TI y otros gastos <sup>6</sup>	540	-	540	597	28	569
Gastos comerciales	280	-	280	340	-	340
Depreciación, amortización y deterioro <sup>3</sup>	1.384	(13)	1.397	2.335	716	1.619
Diferencias de tipo de cambio	(32)	-	(32)	87	-	87
Gastos totales de las operaciones	7.408	(173)	7.581	12.480	2.695	9.785
<b>Pérdida de las operaciones</b>	<b>(2.487)</b>	<b>178</b>	<b>(2.665)</b>	<b>(5.975)</b>	<b>(2.755)</b>	<b>(3.220)</b>
Gastos financieros	(608)	-	(608)	(503)	-	(503)
Ingresos financieros	5	-	5	27	-	27
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	2	-	2	11	-	11
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(63)	-	(63)	183	-	183
Otros créditos no operativos	101	-	101	43	-	43
Total gastos no operativos netos	(563)	-	(563)	(239)	-	(239)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(3.050)</b>	<b>178</b>	<b>(3.228)</b>	<b>(6.214)</b>	<b>(2.755)</b>	<b>(3.459)</b>
Impuestos	428	(25)	453	638	364	274
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(2.622)</b>	<b>153</b>	<b>(2.775)</b>	<b>(5.576)</b>	<b>(2.391)</b>	<b>(3.185)</b>

<sup>1</sup>Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. La reexpresión incrementó en 9 millones de euros la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020.

**RECONCILIACIÓN DE LOS INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS** continuación

Millones de euros	Trimestre finalizado el 30 de septiembre					
	Publicado 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021	Publicado 2020 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020
Ingresos de pasaje <sup>2</sup>	1.999	-	1.999	715	(22)	737
Ingresos de carga	405	-	405	302	-	302
Otros ingresos	305	-	305	200	-	200
<b>Total ingresos</b>	<b>2.709</b>	<b>-</b>	<b>2.709</b>	<b>1.217</b>	<b>(22)</b>	<b>1.239</b>
Gastos de personal <sup>5</sup>	811	-	811	982	269	713
Gasto de combustible y derechos de emisión <sup>2</sup>	552	(13)	565	700	330	370
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	421	-	421	227	-	227
Tasas de aterrizaje y de navegación	311	-	311	198	-	198
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota <sup>4</sup>	283	(7)	290	292	6	286
Propiedad, TI y otros gastos <sup>6</sup>	187	-	187	169	6	163
Gastos comerciales	121	-	121	72	-	72
Depreciación, amortización y deterioro <sup>3</sup>	464	(13)	477	490	(15)	505
Diferencias de tipo de cambio	11	-	11	10	-	10
Gastos totales de las operaciones	3.161	(33)	3.194	3.140	596	2.544
<b>Pérdida de las operaciones</b>	<b>(452)</b>	<b>33</b>	<b>(485)</b>	<b>(1.923)</b>	<b>(618)</b>	<b>(1.305)</b>
Gastos financieros	(245)	-	(245)	(161)	-	(161)
Ingresos financieros	1	-	1	4	-	4
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1	-	1	2	-	2
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(50)	-	(50)	86	-	86
Otros créditos/(cargos) no operativos	31	-	31	(7)	-	(7)
Total gastos no operativos netos	(262)	-	(262)	(76)	-	(76)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(714)</b>	<b>33</b>	<b>(747)</b>	<b>(1.999)</b>	<b>(618)</b>	<b>(1.381)</b>
Impuestos	140	(1)	141	236	68	168
<b>Pérdida después de impuestos del período</b>	<b>(574)</b>	<b>32</b>	<b>(606)</b>	<b>(1.763)</b>	<b>(550)</b>	<b>(1.213)</b>

<sup>1</sup>Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. La reexpresión incrementó en 2 millones de euros la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales del trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2020.

<sup>2</sup> Suspensión de la contabilidad de coberturas.

El crédito excepcional en Gasto de combustible y derechos de emisión de 153 millones de euros (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: cargo de 1.599 millones de euros) está representado por un crédito de 151 millones de euros (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: cargo de 1.726 millones de euros) relacionado con derivados de combustible y un crédito de 2 millones de euros (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: crédito de 127 millones de euros) relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados, y el crédito excepcional en ingresos de pasaje de 5 millones de euros (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: cargo de 60 millones de euros) procede de la suspensión de la contabilidad de coberturas de los derivados de combustible y derivados en moneda extranjera sobre los ingresos previstos y el consumo de combustible asociados. Estos importes se han originado por el deterioro sustancial de la demanda de transporte aéreo a causa del COVID-19, que ha provocado que ya no se prevea realizar un porcentaje sustancial de las compras de combustible cubiertas en dólares estadounidenses y de las transacciones de ingresos de pasaje cubiertas en varias monedas atendiendo a las previsiones operativas que maneja el Grupo en la fecha de cierre del balance. La estrategia de gestión de riesgos del Grupo fue contratar paulatinamente estas coberturas durante un periodo de tres años, cuando los niveles previstos de consumo de combustible e ingresos de pasaje eran superiores a las expectativas actuales. Por tanto, la contabilidad de coberturas de estas operaciones se ha suspendido y los créditos (2020: cargos) se han reconocido en la cuenta de resultados. El crédito relativo a los derivados de ingresos y combustible se ha registrado en la Cuenta de resultados dentro de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente.

El cargo fiscal asociado fue de 25 millones de euros (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: crédito de 226 millones de euros)

## RECONCILIACIÓN DE LOS INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS continuación

### <sup>3</sup> Deterioro de flota y activos asociados y posterior reversión

La reversión excepcional del deterioro de 13 millones de euros se origina por cuatro Airbus A320 de Vueling que habían permanecido inmovilizados desde el cuarto trimestre de 2020 y que volvieron a prestar servicio en el tercer trimestre de 2021 tras la adjudicación de slots en París Orly y el consecuente aumento de la capacidad. Dentro del deterioro de flota, un millón de euros se registraron en el Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 12 millones de euros se registraron en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas. La reversión excepcional del deterioro se ha reconocido dentro del epígrafe Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

El cargo excepcional total por deterioro del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2021 ascendió a 716 millones de euros y representa el deterioro de activos de flota de 712 millones de euros y el deterioro de otros activos de 4 millones de euros. El deterioro de flota se refería a 68 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que fueron retiradas y otras 2 aeronaves que se depreciaron hasta su valor recuperable a 30 de septiembre de 2020, incluidas 32 aeronaves Boeing 747, 15 aeronaves Airbus A340, 11 aeronaves Airbus A320, 4 aeronaves Airbus A330-200, 1 aeronave Airbus A321, 1 aeronave Airbus A319, 2 aeronaves Boeing 777-200 y 4 aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 601 millones de euros se registraron en el Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 111 millones de euros se registraron en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas. El cargo excepcional por deterioro se reconoció dentro del epígrafe Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

El cargo por deterioro surgió a causa de la caída sustancial de la demanda en el transporte aéreo actual y prevista en su momento, provocado por el brote del COVID-19, lo que llevó al Grupo a reevaluar la capacidad a medio y largo plazo, así como la utilización de la flota. Tras estos deterioros, todos los activos se mantienen a su importe recuperable.

El reconocimiento de este crédito no tuvo ningún efecto fiscal (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: crédito de 81 millones de euros).

### <sup>4</sup> Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

El crédito excepcional de 7 millones de euros (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: cargo de 83 millones de euros) 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. Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020, el cargo excepcional comprendió un gasto por deterioro de existencias de 71 millones de euros y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamientos de 12 millones de euros. El gasto reconocido por depreciación de existencias estaba relacionado con aquellas existencias consumibles que, a la vista de los deterioros de activos, ya no se preveía utilizar. El cargo relacionado con el reconocimiento de las provisiones por contratos de arrendamiento representaba la estimación de los costes adicionales para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con las aeronaves arrendadas que fueron retiradas permanentemente y fueron objeto de deterioro. El crédito excepcional (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: cargo) se ha reconocido en el epígrafe de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

El reconocimiento de este crédito no tuvo ningún efecto fiscal (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020: crédito de 6 millones de euros).

*Gastos excepcionales adicionales para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020:*

### <sup>5</sup> Gastos de reestructuración

El cargo excepcional de 275 millones de euros (compuesto por 269 millones de euros en indemnizaciones por despido y 6 millones de euros de costes legales asociados) constituyó el programa de reestructuración del conjunto del Grupo, que fue motivado por el COVID-19 y redimensionó el Grupo para el futuro cercano. Aunque el programa de reestructuración afectó a todas las compañías operadoras del Grupo, el cargo excepcional a 30 de septiembre de 2020 se refirió únicamente a British Airways y Aer Lingus debido a la fase en que se encontraban las negociaciones con los empleados y sus representantes.

El crédito fiscal asociado fue de 51 millones de euros.

### <sup>5</sup> Provisión para acuerdo

El cargo excepcional de 22 millones de euros representaba el importe de la sanción de la Oficina del Comisario de Información (*Information Commissioner's Office, ICO*) del Reino Unido en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018. El cargo excepcional se registró en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, con el correspondiente importe registrado en Provisiones.

El reconocimiento de este cargo no tuvo ningún efecto fiscal.