

## Resultados de IAG correspondientes al primer trimestre de 2023

**Beneficios en el primer trimestre por primera vez desde el primer trimestre de 2019, lo que demuestra la sólida evolución de nuestro Grupo diversificado**

### Aspectos destacados

- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales fue de 9 millones de euros, lo que supone 750 millones de euros más que en el primer trimestre de 2022 y un resultado positivo en un primer trimestre por primera vez desde el primer trimestre de 2019, en respuesta a una demanda sólida y sostenida en todas nuestras aerolíneas
- Mejor de lo previsto<sup>1</sup> debido al buen comportamiento del *yield* en todo el Grupo y al efecto positivo del abaratamiento del combustible
- Seguimos centrando el despliegue de nuestra capacidad en nuestros mercados estratégicos de Latinoamérica y del Atlántico Norte, que han recuperado los niveles de capacidad anteriores a la pandemia, así como en mantener el crecimiento de la red de destinos de ocio que Vueling opera durante todo el año.
- Perspectivas alentadoras para el verano; con alrededor del 80% de los ingresos previstos para el segundo trimestre ya reservados
- En este momento esperamos que nuestro beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales para el conjunto del año 2023 sea superior al rango más alto de nuestra anterior previsión de entre 1.800 millones de euros y 2.300 millones de euros

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

“IAG ha registrado unos sólidos resultados financieros en el primer trimestre, periodo en el que las aerolíneas del Grupo recuperaron capacidad hasta aproximarse a los niveles anteriores a la pandemia. Iberia obtuvo un beneficio récord en el primer trimestre y todas nuestras aerolíneas superaron las previsiones, beneficiándose de una demanda sólida y un menor precio del combustible durante el trimestre. Estamos observando un volumen saludable de reservas, con la demanda de ocio especialmente firme, mientras que los viajes de negocios siguen recuperándose, aunque a menor ritmo.

“A medida que nuestras operaciones regresan a la normalidad, seguimos invirtiendo en sostenibilidad, con aeronaves más eficientes en el consumo de combustible, y en la experiencia del cliente, actualizando las cabinas de clase *business* en British Airways e Iberia. Durante el pasado año, hemos contratado miles de empleados en todo el Grupo y hemos reforzado nuestras operaciones para estar listos para dar servicio a nuestros clientes durante la temporada alta de verano.

“Contamos con el modelo adecuado para tener éxito gracias a las sinergias y eficiencias que se generan en el Grupo, y quiero dar las gracias a todos nuestros empleados por el papel que han desempeñado en nuestra continua recuperación”.

### Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2023	2022 <sup>1</sup>	Incr. / (dism.)
Total ingresos	5.889	3.435	71,4 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	9	(718)	nm
Pérdida después de impuestos	(87)	(787)	(88,9)%
Pérdida básica por acción (céntimos de €)	(1,8)	(15,9)	(88,7)%
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados <sup>2</sup>	11.369	9.599	18,4 %
Deudas financieras <sup>2</sup>	19.767	19.984	(1,1)%
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2023	2022 <sup>1</sup>	Incr. / (dism.)
Total ingresos antes de partidas excepcionales	5.889	3.435	71,4 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	9	(741)	nm
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	(87)	(810)	(89,3)%
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €)	(1,8)	(16,3)	(89,0)%
Deuda neta <sup>2</sup>	8.398	10.385	(19,1)%
Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) <sup>2</sup>	2,1	3,1	(1,0)x
Liquidez total <sup>2,3</sup>	15.081	13.999	7,7 %

Para las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2022.

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

<sup>2</sup>Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2022.

<sup>3</sup>La liquidez total comprende el Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves y líneas de descubierto comprometidas y no dispuestas.

<sup>1</sup> IAG esperaba una pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales en el primer trimestre de alrededor de 200 millones de euros, tal como se indicó en el anuncio de resultados de 2022 el 24 de febrero de 2023.

## Aspectos estratégicos destacados

### Resultados y red

- Resultados mejores de lo previsto en todas las aerolíneas, respaldados por nuevos avances positivos de IAG Loyalty.
- Estos mejores resultados se deben principalmente a la demanda de ocio en las rutas tanto de largo como de corto radio:
  - Aer Lingus tiene una exposición estacional mayor que las demás aerolíneas, pero está registrando un buen nivel de demanda en destinos de ocio europeos, así como en EE.UU. y el Caribe. El negocio de corto radio experimenta cierta debilidad, así como las rutas vinculadas al sector tecnológico.
  - British Airways volvió a obtener beneficios en un primer trimestre por primera vez desde el primer trimestre de 2019. Se observa una fuerte demanda de viajes de ocio en la mayor parte de la red. Los viajes de negocios están recuperándose lentamente. El cambio en la configuración de asientos no premium en la flota de largo radio también ha tenido un efecto negativo sobre los ingresos unitarios.
  - Una demanda especialmente fuerte en España y Latinoamérica, así como en las rutas a EE.UU., ha dado lugar a los mejores resultados en un primer trimestre en la historia de Iberia, que se convirtió en una de las aerolíneas más rentables del mundo en el primer trimestre de 2023. La demanda de viajes de negocios está recuperándose ligeramente más rápido que en otras aerolíneas.
  - La estrategia de Vueling de incrementar la capacidad a destinos de ocio durante la temporada invernal ha mejorado los ingresos unitarios y los coeficientes de ocupación, lo que también se traduce en unos ingresos complementarios más altos y sostenibles.
- IAG Loyalty sumó 1,2 millones de altas de nuevos clientes durante el trimestre, un 50% más que en el primer trimestre de 2019. IAG Loyalty impulsó un importante flujo de efectivo y un beneficio de las operaciones de 81 millones de euros durante el trimestre. Durante el trimestre, IAG Loyalty lanzó nuevos productos diseñados para elevar la participación, como vuelos sólo con Avios (*Avios-Only Flights*).
- El negocio de IAG Cargo continúa centrándose en maximizar su contribución al Grupo. A medida que se normaliza la capacidad de transporte marítimo, estamos observando presiones en los *yields*, aunque estos se mantienen por encima de los niveles de 2019.

### Otras novedades

- Se recibieron tres aeronaves de fuselaje estrecho (un Airbus A320neo y dos A321neo) durante el trimestre y está prevista la entrada de un total de 29 aviones en 2023. Estas aeronaves modernas y más eficientes en el consumo de combustible son un elemento clave de nuestras iniciativas en materia de costes y sostenibilidad. Seguimos gestionando nuestras entregas de flota y no esperamos que las dificultades de los proveedores tengan un impacto material en nuestros planes.

## Perspectivas de negocio

En la actualidad, estamos observando que la demanda de pasaje se mantiene fuerte en todas las aerolíneas de IAG y en todas las regiones, especialmente para los clientes de ocio.

Nuestra estimación es que la capacidad para el ejercicio se sitúe en torno al 97% sobre los niveles de 2019, a medida que nos centramos en nuestros mercados principales.

Sin embargo, somos conscientes de una serie de incertidumbres a las que se enfrenta el sector en este momento, entre otras:

- la continua volatilidad en los entornos geopolítico y macroeconómico que puede tener un impacto significativo en el precio del combustible, nuestro mayor coste, y en la confianza del consumidor;
- nuestra limitada visibilidad, a estas alturas del año, sobre las reservas de los clientes para la segunda mitad del año; y
- el hecho de que nuestro negocio sufre el impacto directo de los problemas en el entorno operativo externo, como las huelgas que están actualmente en curso en los casos de los controladores de tráfico aéreo franceses o entre distintos colectivos en el aeropuerto de Heathrow.

Teniendo en cuenta lo anterior, así como los resultados del primer trimestre, actualmente esperamos que nuestro beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales para el conjunto del año 2023 sea superior al rango más alto de nuestra anterior previsión de entre 1.800 millones de euros y 2.300 millones de euros. También esperamos que nuestra deuda neta, a 31 de diciembre de 2023, mejore la previsión anterior de mantenerse estable de un año a otro y se reduzca en línea con la mejora de nuestros resultados.

## Novedades

Fernando Candela Pérez ha sido nombrado Presidente y Consejero Delegado de Iberia, efectivo el próximo mes de julio y se extenderá hasta finales de año. El nombramiento se produce tras la decisión de Javier Sánchez-Prieto de emprender un nuevo proyecto profesional fuera de la aviación. Fernando cuenta con más de 30 años de experiencia en la industria de la aviación, de los cuales los últimos diez en el grupo IAG, incluyendo las posiciones de Director General de Transformación, Consejero Delegado de LEVEL y Consejero Delegado de Iberia Express.

**Declaraciones de carácter prospectivo:**

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, el entorno económico y geopolítico actual y la recuperación en curso de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su futuro impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y cuentas anuales de 2022 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](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 recuperación en curso de la pandemia del COVID 19 y las incertidumbres sobre su futuro impacto y la duración de cualquier otra disrupción que sufra el sector global de las aerolíneas, así como por el entorno económico y geopolítico actual.

**Medidas alternativas de rendimiento:**

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

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

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

[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2023	2022 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.041	2.655	89,9 %
Ingresos de carga	323	432	(25,2)%
Otros ingresos	525	348	50,9 %
<b>Total ingresos</b>	<b>5.889</b>	<b>3.435</b>	<b>71,4 %</b>
Gastos de personal	1.257	1.045	20,3 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.758	918	91,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	776	542	43,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	484	358	35,2 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	587	375	56,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	249	204	22,1 %
Gastos comerciales	280	201	39,3 %
Depreciación, amortización y deterioro	486	531	(8,5)%
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(10)	(13)	(23,1)%
Diferencias de tipo de cambio	13	(8)	nm
Gastos totales de las operaciones	5.880	4.153	41,6 %
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>9</b>	<b>(718)</b>	<b>nm</b>
Gastos financieros	(274)	(233)	17,6 %
Ingresos financieros	68	1	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	(1)	60	nm
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	25	7	nm
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	60	(61)	nm
Otros (cargos)/créditos no operativos	(8)	28	nm
Total gastos no operativos netos	(130)	(198)	(34,3)%
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(121)</b>	<b>(916)</b>	<b>(86,8)%</b>
Impuestos	34	129	(73,6)%
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(87)</b>	<b>(787)</b>	<b>(88,9)%</b>

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio/(pérdida) de las operaciones. En consecuencia, para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2022, el Grupo ha reclasificado 13 millones de euros de ganancias de Otros (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.)
	2023	2022 <sup>1</sup>	
Ingresos de pasaje	5.041	2.655	89,9 %
Ingresos de carga	323	432	(25,2)%
Otros ingresos	525	348	50,9 %
<b>Total ingresos</b>	<b>5.889</b>	<b>3.435</b>	<b>71,4 %</b>
Gastos de personal	1.257	1.045	20,3 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.758	918	91,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	776	542	43,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	484	358	35,2 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	587	375	56,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	249	227	9,7 %
Gastos comerciales	280	201	39,3 %
Depreciación, amortización y deterioro	486	531	(8,5)%
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(10)	(13)	(23,1)%
Diferencias de tipo de cambio	13	(8)	nm
Gastos totales de las operaciones	5.880	4.176	40,8 %
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>9</b>	<b>(741)</b>	<b>nm</b>
Gastos financieros	(274)	(233)	17,6 %
Ingresos financieros	68	1	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	(1)	60	nm
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	25	7	nm
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	60	(61)	nm
Otros (cargos)/créditos no operativos	(8)	28	nm
Total gastos no operativos netos	(130)	(198)	(34,3)%
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(121)</b>	<b>(939)</b>	<b>(87,1)%</b>
Impuestos	34	129	(73,6)%
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(87)</b>	<b>(810)</b>	<b>(89,3)%</b>
Indicadores operativos	2023	2022	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	71.663	49.080	46,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	58.423	35.432	64,9 %
Coefficiente de ocupación (%)	81,5	72,2	9,3 ptos
Cifras de pasajeros (miles)	24.279	14.377	68,9 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.125	990	13,6 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	151	139	8,6 %
Despegues	157.500	107.700	46,2 %
Horas bloque (horas)	468.625	322.084	45,5 %
Aviones en servicio	561	536	4,7 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,63	7,49	15,2 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,03	5,41	30,0 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	28,71	43,64	(34,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,45	1,87	31,2 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,75	6,64	(13,4)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	8,21	8,51	(3,6)%

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio/(pérdida) de las operaciones. En consecuencia, para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2022, el Grupo ha reclasificado 13 millones de euros de ganancias de Otros (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

## **ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2023**

### **Hechos posteriores al último informe (24 de febrero de 2023)**

No se han producido hechos relevantes a los efectos de este análisis financiero desde que el Grupo presentó sus resultados del ejercicio completo 2022.

### **Bases de presentación**

A 31 de marzo de 2023, el Grupo tenía una liquidez total de 15.081 millones de euros, formada por efectivo y depósitos remunerados por valor de 11.369 millones de euros, 3.302 millones de euros en líneas de financiación generales y de descubierto garantizadas y no dispuestas y otros 410 millones de euros en líneas de financiación para aeronaves garantizadas y no dispuestas.

Basándose en el modelo exhaustivo realizado por el Grupo, que también considera un escenario pesimista grave, pero plausible, y otras sensibilidades para el escenario pesimista, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para seguir operando durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento hasta el 30 de junio de 2024 y, por tanto, siguen aplicando el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2023.

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos y priorizar las inversiones con vistas a hacer frente a los riesgos a los que se enfrenta. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en la sección de Gestión del riesgo y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2022 y estos siguen estando vigentes. El Consejo ha seguido vigilando y evaluando los riesgos a la vista de los cambios que influyen en el Grupo y la industria de la aviación. El efecto combinado de las debilidades de la cadena de suministro del sector de la aviación, las interrupciones operativas y las consecuencias para los clientes derivadas de las huelgas planteadas o convocadas por el personal de proveedores estratégicos y servicios aeroportuarios, las nuevas incertidumbres en el mercado a consecuencia del aumento de las tensiones internacionales, la volatilidad del sector bancario, el entorno inflacionista y la presión en materia de tipos de interés está recibiendo una gran atención por parte de la dirección. Se han identificado acciones de mitigación, en la medida de lo posible, para permitir al Grupo seguir respondiendo a su exposición al entorno de riesgos externos sin dejar de avanzar en su ambiciosa agenda de transformación y cambio.

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

Los precios del combustible en el mercado de materias primas siguieron mostrando volatilidad en 2023 y no se aprecian señales de que esta vaya a aminorar a corto plazo. El precio medio al contado del combustible de aviación en el primer trimestre de 2023 fue de 910 dólares estadounidenses por tonelada métrica, alrededor de un 5% menor que el precio medio al contado en el primer trimestre de 2022 de 955 dólares estadounidenses por tonelada métrica. En 2023, la evolución de los movimientos de precios durante el primer trimestre fue notablemente diferente a 2022. En 2022, se produjo un importante incremento en los precios del combustible desde finales de febrero, tras el estallido de la guerra en Ucrania; así, el precio del combustible de aviación en el mercado de materias primas subió hasta 1.135 dólares estadounidenses por tonelada métrica. Por el contrario, en 2023 el precio del combustible descendió hacia finales del trimestre, desde un máximo de 1.140 dólares estadounidenses por tonelada métrica a finales de enero hasta 805 dólares estadounidenses por tonelada métrica a finales de marzo. Los contratos de suministro de combustible de aviación generalmente están basados en los precios del mes anterior, lo que da lugar a que el precio medio pagado por el combustible de aviación sea más alto en el primer trimestre de 2023 que en el mismo periodo de 2022.

Los tipos de cambio medios de los tres primeros meses de 2023 dieron lugar a que el dólar estadounidense se revalorizara un 5% frente al euro y un 10% frente a la libra esterlina, comparado con la media de los tres primeros meses de 2022. Los tipos de cambio de cierre, que se aplican a las conversiones de las partidas del Balance, representaron una caída del dólar estadounidense del 1% frente al euro y la libra esterlina desde el 31 de diciembre de 2022.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones en el resultado de las operaciones del Grupo en el primer trimestre fue adverso en 54 millones de euros comparado con el primer trimestre de 2022.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones fue adverso en 48 millones de euros en el trimestre, ya que incrementó los ingresos en 148 millones de euros y los costes en 196 millones de euros.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways e IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el primer trimestre, el impacto neto de la conversión fue adverso en 6 millones de euros con respecto al primer trimestre de 2022.

A menos que se indique otra cosa, todas las variaciones expuestas a continuación comparan los tres primeros meses de 2023 con el mismo periodo de 2022 en base publicada (incluidas las partidas excepcionales). Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para adaptarlos a la presentación de 2023 de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro del Beneficio/(pérdida) de las operaciones; en consecuencia, se han reclasificado 13 millones de euros de ganancias de 2022 de Otras (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones.

### Capacidad y tráfico de pasajeros

El Grupo siguió restaurando su capacidad de transporte de pasajeros tras las importantes reducciones provocadas por el COVID-19, de tal forma que la capacidad de transporte de pasajeros se acerca actualmente a los niveles anteriores a la pandemia. Durante los tres primeros meses de 2023, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 46,0% frente al primer trimestre de 2022, periodo lastrado por la variante Ómicron del COVID-19. La capacidad de transporte de pasajeros fue tan solo un 5,0% inferior a la del primer trimestre de 2019. El coeficiente de ocupación de pasajeros del trimestre fue del 81,5%, 9,3 puntos más que el año anterior y 0,8 puntos más que en 2019.

### Resumen sobre la capacidad de transporte de pasajeros y los coeficientes de ocupación por región

Trimestre finalizado el 31 de marzo de 2023	AKO incr./dism.) frente a 2022	AKO incr./dism.) frente a 2019	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./dism.) frente a 2022	Incr./dism.) frente a 2019
Doméstico	28,4%	15,6%	85,2	7,8 ptos	1,3 ptos
Europa	53,7%	(2,8%)	82,6	12,2 ptos	3,2 ptos
Norteamérica	62,9%	1,9%	74,8	10,4 ptos	(2,4) ptos
Latinoamérica y el Caribe	12,1%	1,0%	86,9	8,6 ptos	2,1 ptos
África, Oriente Medio y Sur de Asia	56,2%	0,5%	82,9	6,7 ptos	1,4 ptos
Asia-Pacífico	406,1%	(70,1%)	88,8	32,5 ptos	6,1 ptos
<b>Total red</b>	<b>46,0%</b>	<b>(5,0%)</b>	<b>81,5</b>	<b>9,3 ptos</b>	<b>0,8 ptos</b>

Como se observa en la tabla anterior, el déficit de capacidad restante frente a 2019 se explica principalmente por el ritmo de restauración de la capacidad en la región de Asia-Pacífico, debido a que las restricciones por el COVID-19 se levantaron más tarde. Está previsto que la programación de vuelos de British Airways a la región aumente en 2023, reanudándose los servicios a Shanghai y Pekín desde el inicio de la temporada de verano e incrementándose las frecuencias a Hong Kong y Tokio Haneda.

### Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron 2.386 millones de euros con respecto al primer trimestre de 2022, hasta 5.041 millones de euros, lo que responde al aumento del 46,0% de la capacidad operada, junto con el impacto positivo del aumento de 9,3 puntos porcentuales del coeficiente de ocupación de pasajeros y del 15,2% de los *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados, PKT). Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje/AKO) fueron un 30,0% superiores a los del año anterior y un 14,8% superiores a los registrados en el primer trimestre de 2019. El tráfico de ocio registró un comportamiento especialmente bueno, si bien el tráfico de negocios está recuperándose de forma más lenta.

Los ingresos de carga descendieron 109 millones de euros frente al año anterior, hasta 323 millones de euros. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 13,6%. Los *yields* descendieron un 34,2% frente al año anterior, debido al aumento de la capacidad de transporte de pasajeros de las aerolíneas en todo el sector y la normalización de las perturbaciones que sufrieron las cadenas de suministro internacionales en el primer trimestre de 2022. Los ingresos de carga aumentaron 48 millones de euros, un 17,5% más, con respecto al mismo periodo de 2019, con *yields* de carga un 45,4% superiores a los de 2019.

La partida de Otros ingresos aumentó 177 millones de euros, hasta 525 millones de euros, en respuesta a la recuperación de los negocios no aéreos del Grupo, como el negocio de manteniendo para terceros de Iberia, BA Holidays y el crecimiento de IAG Loyalty. La partida de Otros ingresos fue un 32% mayor que en el primer trimestre de 2019.

### Gastos

Los gastos sufrieron el efecto del aumento de la capacidad frente a 2022; así, los Gastos totales de las operaciones se incrementaron un 40,8% frente al año anterior, mientras que los Costes excluido combustible por AKO descendieron un 13,4%.

Los Gastos de personal aumentaron 212 millones de euros frente al primer trimestre de 2022, hasta 1.257 millones de euros, debido a la expansión de las operaciones de las aerolíneas desde el primer trimestre de 2022 y el consiguiente incremento del personal, junto con las subidas salariales.

Los gastos de combustible se incrementaron 840 millones de euros, hasta 1.758 millones de euros, debido fundamentalmente al impacto del aumento de la capacidad operada, el incremento del precio medio del combustible físico comprado durante el trimestre, las menores ganancias por coberturas y el impacto de la revalorización del dólar estadounidense. Los gastos de combustible están cubiertos hasta con dos años de antelación, de ahí que el impacto de la importante subida de precios del primer trimestre de 2022 se mitigara con las ganancias por coberturas, mientras que en el primer trimestre de 2023 las ganancias por coberturas fueron notablemente más bajas. Los gastos de combustible siguen beneficiándose de la inversión del Grupo en nuevos aviones más eficientes en el consumo de combustible.

Los Gastos asociados a proveedores aumentaron 694 millones de euros, hasta 2.389 millones de euros, debido principalmente al aumento de la capacidad operada, sumado al aumento de la inflación, parcialmente compensados por las iniciativas puestas en marcha por el Grupo en el área de compras.

Los costes de Depreciación, amortización y deterioro del trimestre se situaron en 486 millones de euros y la Ganancia neta por venta de inmovilizado material fue de 10 millones de euros procedentes de la venta de activos, principalmente aviones y piezas relacionadas.

### **Resultado de las operaciones**

El beneficio de las operaciones del Grupo en el periodo fue de 9 millones de euros, lo que supone una mejora de 727 millones de euros frente a la pérdida de las operaciones de 718 millones de euros del primer trimestre de 2022. Excluyendo las partidas excepcionales, el resultado de las operaciones mejoró 750 millones de euros frente al año anterior.

### **Partidas excepcionales**

No se registraron partidas excepcionales durante el trimestre. En 2022, el primer trimestre incluyó un crédito excepcional de 23 millones de euros en relación con la anulación parcial de una multa impuesta inicialmente por la Comisión Europea a British Airways en 2010. Para más información véase la sección de Reconciliación de las Medidas alternativas de rendimiento.

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

Los gastos no operativos netos del Grupo en el trimestre se elevaron a 130 millones de euros en 2023, frente a los 198 millones de euros de 2022, debido principalmente a un Crédito neto por conversión de moneda extranjera por valor de 60 millones de euros en 2023, frente al cargo de 61 millones de euros en 2022.

El crédito fiscal sobre la pérdida de las operaciones del periodo fue de 34 millones de euros (2022: crédito fiscal de 129 millones de euros), y el tipo impositivo efectivo fue del 28,1% (2022: 14,1%).

La gran mayoría de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos donde tienen su base las operaciones principales: en el Reino Unido, España e Irlanda, donde el tipo del impuesto de sociedades en 2023 es del 23,5%, el 25% y el 12,5%, respectivamente. El tipo impositivo previsto del Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades a los beneficios o pérdidas en cada territorio. La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo implica que el tipo impositivo previsto sea del 14% para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2023. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 28,1% y el tipo impositivo previsto del 14% se debe a que el Grupo registró un ajuste al impuesto diferido en relación con periodos anteriores a causa de los cambios introducidos en la base imponible de determinados elementos del inmovilizado material.

La pérdida después de impuestos del trimestre fue de 87 millones de euros (2022: 787 millones de euros).

### **Efectivo, deuda y liquidez**

El saldo de efectivo del Grupo (definido como efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo) era de 11.369 millones de euros a 31 de marzo de 2023, lo que supone un incremento de 1.770 millones de euros frente al 31 de diciembre de 2022, en línea con el patrón estacional normal de los movimientos del capital circulante. Las aerolíneas del Grupo generalmente experimentan un aumento en los ingresos diferidos en el primer semestre del año debido a las reservas para viajes futuros, principalmente reservas de ocio de cara a la temporada de verano; así pues, los ingresos diferidos normalmente se reducen en el segundo semestre del año. El efectivo también aumentó a causa de la disposición de deuda durante el trimestre para cinco aviones que se entregaron en 2022; esta financiación se había cerrado a 31 de diciembre de 2022 y figuraba en las líneas de financiación de aviones no dispuestas.

Durante el trimestre, el Grupo recibió tres aviones de corto radio: un Airbus A320neo para Iberia y dos Airbus A321neo para Vueling; la financiación para estos aviones se dispondrá más adelante en 2023.



La deuda total del Grupo a 31 de marzo de 2023 era de 19.767 millones de euros, 217 millones de euros menos que a 31 de diciembre de 2022, debido principalmente a los movimientos de los tipos de cambio; en este sentido, el impacto neto de la nueva deuda dispuesta durante el trimestre y los pagos de deuda fue neutral en líneas generales. Los vencimientos de deuda en 2023, distintos de los pagos regulares de las cuotas de arrendamiento, comprenden la amortización del bono de IAG de 500 millones de euros en julio.

La deuda neta (deuda total menos efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo) era de 8.398 millones de euros a 31 de marzo de 2023, lo que supone una reducción de 1.987 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2022, debido principalmente al aumento del efectivo que se explica arriba.

El EBITDA antes de partidas excepcionales del Grupo en los cuatro trimestres consecutivos hasta el 31 de marzo de 2023 fue de 4.030 millones de euros. El ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales era de 2,1 veces a 31 de marzo de 2023. Para más información véanse la sección de Reconciliación de las Medidas alternativas de rendimiento y la sección de Medidas alternativas de rendimiento del Informe y cuentas anuales de 2022 de IAG.

La liquidez total a 31 de marzo de 2023 era de 15.081 millones de euros, 1.082 millones de euros más comparado con los 13.999 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. Las líneas de financiación generales y de descubierto garantizadas y no dispuestas ascendían a 3.302 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 3.284 millones de euros) y las líneas de financiación de aviones garantizadas y no dispuestas eran de 410 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 1.116 millones de euros).

## RECONCILIACIÓN DE LAS MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

### a 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.

La tabla siguiente ofrece una conciliación entre la cuenta de resultados publicada y las medidas alternativas de rendimiento:

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo					
	Publicado 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023	Publicado 2022	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022 <sup>1</sup>
Ingresos de pasaje	5.041	-	5.041	2.655	-	2.655
Ingresos de carga	323	-	323	432	-	432
Otros ingresos	525	-	525	348	-	348
<b>Total ingresos</b>	<b>5.889</b>	<b>-</b>	<b>5.889</b>	<b>3.435</b>	<b>-</b>	<b>3.435</b>
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.758	-	1.758	918	-	918
Propiedad, TI y otros gastos <sup>2</sup>	249	-	249	204	23	227
Otros gastos operativos	3.873	-	3.873	3.031	-	3.031
Gastos totales de las operaciones	5.880	-	5.880	4.153	23	4.176
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>(718)</b>	<b>(23)</b>	<b>(741)</b>
Total gastos no operativos netos	(130)	-	(130)	(198)	-	(198)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(121)</b>	<b>-</b>	<b>(121)</b>	<b>(916)</b>	<b>23</b>	<b>(939)</b>
Impuestos	34	-	34	129	-	129
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(87)</b>	<b>-</b>	<b>(87)</b>	<b>(787)</b>	<b>23</b>	<b>(810)</b>

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio/(pérdida) de las operaciones. En consecuencia, para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2022, el Grupo ha reclasificado 13 millones de euros de ganancias de Otros (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

<sup>2</sup>El crédito excepcional de 23 millones de euros registrado en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2022 está relacionado con la anulación parcial de la sanción, más los intereses devengados, impuesta inicialmente en 2010 por la Comisión Europea a British Airways por su implicación en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga y que se había reconocido como un cargo excepcional. El crédito excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, sin dar lugar a un cargo fiscal.

## b Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero. La deuda neta se define como el endeudamiento 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 calcula como el resultado de las operaciones de los cuatro trimestres anteriores antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro.

Millones de euros	31 de marzo de 2023	31 de diciembre de 2022 <sup>1</sup>
Deudas financieras remuneradas	19.767	19.984
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	(10.374)	(9.196)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	(995)	(403)
<b>Deuda neta</b>	<b>8.398</b>	10.385
Beneficio de las operaciones	2.005	1.278
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.025	2.070
<b>EBITDA</b>	<b>4.030</b>	3.348
Más: Partidas excepcionales (excluidas aquellas publicadas en la partida de Depreciación, amortización y deterioro)	-	(23)
<b>EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>4.030</b>	3.325
<b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>2,1</b>	3,1

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material.