

# Resultados de IAG correspondientes al primer trimestre de 2025

## Un fuerte comienzo para 2025; Perspectivas sin cambios

### Luis Gallego, consejero delegado de IAG, señaló:

“Nuestros sólidos resultados del primer trimestre reflejan el desempeño de nuestros negocios y la eficacia de nuestra estrategia y transformación. Seguimos cumpliendo con nuestros objetivos financieros líderes en el sector.

Continuamos centrados en reforzar nuestra amplia cartera de marcas líderes del mercado en nuestros principales mercados del Atlántico Norte, Latinoamérica y Europa.

Seguimos observando una demanda resiliente de vuelos en todos nuestros mercados, especialmente en las cabinas *premium* y a pesar de la incertidumbre macroeconómica.

Nuestro compromiso con la solidez financiera y la creación de valor para el accionista se refleja en la recompra de 530 millones de euros en acciones realizada en lo que va de 2025, junto con una propuesta de dividendo complementario de 288 millones de euros, lo que eleva nuestro dividendo total para 2024 a 435 millones de euros.”

### Aspectos destacados

- El crecimiento de los ingresos del 9,6% refleja la solidez de nuestro negocio
- El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales aumentó en 130 millones de euros hasta alcanzar los 198 millones de euros, ya que el fuerte crecimiento de los ingresos y el descenso del precio del combustible compensaron los aumentos previstos en los costes. El margen de explotación aumentó en 1,7 puntos hasta alcanzar el 2,8%.
- Buen rendimiento operativo, especialmente en British Airways. Iberia y Vueling siguen estando entre las aerolíneas más puntuales del mundo.
- Pedido de 71 aviones de fuselaje ancho para respaldar nuestra estrategia a largo plazo.
- Balance más sólido gracias al flujo de caja libre y a la asignación disciplinada del capital: apalancamiento neto de 0,9 veces y el apalancamiento bruto se redujo en 1.859 millones de euros frente al 31 de diciembre de 2024.
- Cumplimos con nuestros compromisos con los accionistas mediante un dividendo sostenible y una recompra de acciones por valor de hasta 1.000 millones de euros.

### Perspectivas para 2025

#### Situación del negocio

- Si bien somos conscientes de la incertidumbre geopolítica y macroeconómica, nuestras perspectivas para todo el año se mantienen sin cambios.
- Continuamos observando una buena demanda de viajes en todos nuestros mercados principales y para todas nuestras marcas, lo que pone de relieve la solidez de nuestra cartera.
- Latinoamérica y Europa se mantienen fuertes y la demanda en el Atlántico Norte es robusta, con la fortaleza en nuestra cabina *premium* mitigando cierta debilidad reciente en el punto de origen de la venta de EE.UU. para el segmento de viajes de ocio en la cabina *economy*.
- A fecha de 6 de mayo tenemos alrededor del 80% reservado para el segundo trimestre, con unos ingresos superiores a los del año pasado, y el 29% reservado para el segundo semestre, en línea con el año pasado en términos generales.

#### Hipótesis de modelización

- El aumento de la capacidad en torno al 3% se mantiene sin cambios. Seguimos revisando nuestros planes para la temporada de invierno y para 2026.
- Se prevé que los costes unitarios excluido el combustible aumenten alrededor de un 4% en 2025, incluido el impacto adverso del tipo de cambio, con mayor peso en la primera mitad del año, tal y como se indicó anteriormente en nuestros resultados del ejercicio 2024.
- Se espera que las inversiones en inmovilizado para el ejercicio asciendan a 3.700 millones de euros aproximadamente.
- Se espera que los gastos de combustible totales se sitúen en 7.500 millones de euros aproximadamente (basado en la curva de precios a plazo del combustible para aviones y los tipos de cambio al contado al final del primer trimestre) a medida que el Grupo se beneficia de las recientes caídas del precio del petróleo.

## Resumen financiero:

| Resultados publicados (millones de euros)                                             | Trimestre finalizado el 31 de marzo |        |                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------|-------------------|
|                                                                                       | 2025                                | 2024   | Incr./<br>(dism.) |
| Ingresos totales                                                                      | <b>7.044</b>                        | 6.429  | 9,6 %             |
| Beneficio de explotación                                                              | <b>198</b>                          | 68     | nm                |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos                                              | <b>176</b>                          | (4)    | nm                |
| Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)                                 | <b>3,7</b>                          | (0,1)  | nm                |
| Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados <sup>1</sup>          | <b>9.357</b>                        | 9.828  | (471)             |
| Deudas financieras <sup>1</sup>                                                       | <b>15.486</b>                       | 17.345 | (1.859)           |
|                                                                                       |                                     |        |                   |
| Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)                               | 2025                                | 2024   | Incr./<br>(dism.) |
| Ingresos totales antes de partidas excepcionales                                      | <b>7.044</b>                        | 6.429  | 9,6 %             |
| Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales                              | <b>198</b>                          | 68     | nm                |
| Margen de explotación antes de partidas excepcionales                                 | <b>2,8%</b>                         | 1,1%   | 1,7 ptos          |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos antes de partidas excepcionales <sup>2</sup> | <b>176</b>                          | (93)   | nm                |
| Beneficio/(pérdida) ajustada por acción (céntimos de €)                               | <b>2,3</b>                          | (1,9)  | nm                |
| Deuda neta <sup>1</sup>                                                               | <b>6.129</b>                        | 7.517  | (1.388)           |
| Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) <sup>1</sup>                | <b>0,9</b>                          | 1,1    | (0,2)             |
| Liquidez total <sup>1, 3</sup>                                                        | <b>12.355</b>                       | 13.362 | (1.007)           |
|                                                                                       |                                     |        |                   |
| Indicadores operativos                                                                | 2025                                | 2024   | Incr./<br>(dism.) |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)                                          | <b>79.134</b>                       | 76.684 | 3,2 %             |
| Ingresos de pasajeros/PKT (céntimos de €)                                             | <b>7,58</b>                         | 7,34   | 3,2 %             |
| Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)                          | <b>6,48</b>                         | 5,96   | 8,8 %             |

Para conocer las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas del rendimiento a partir de la página 16.

<sup>1</sup> Las cifras comparativas del periodo anterior son a 31 de diciembre de 2024.

<sup>2</sup> No hubo partidas excepcionales en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025 (2024: 89 millones de euros relacionados con impuestos, como se explica en la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas de rendimiento).

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

## Cumpliendo nuestra estrategia

### Actividad y red

La estrategia de IAG se basa en reforzar su posición de liderazgo mundial, con especial atención a sus mercados principales: el Atlántico Norte, Latinoamérica y Europa (en particular, el mercado nacional español).

| Trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025 | Proporción de AKO totales en 2025 | AKO incr./ (dism.) vs. 2024 | Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) | Coefficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) vs. 2024 | Ingresos de pasajeros/AKO incr./ (dism.) vs. 2024 <sup>1</sup> |
|---------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Atlántico Norte                             | 27,8 %                            | 0,2 %                       | 78,6                                       | 0,8ptos                                                        | 13,0 %                                                         |
| Latinoamérica y Caribe                      | 22,5 %                            | 7,1 %                       | 87,9                                       | 1,1ptos                                                        | 1,0 %                                                          |
| Europa                                      | 23,3 %                            | 1,8 %                       | 81,4                                       | (2,9)ptos                                                      | (0,2)%                                                         |
| Doméstico (España y Reino Unido)            | 8,4 %                             | 4,7 %                       | 85,1                                       | (2,1)ptos                                                      | (4,5)%                                                         |
| África, Oriente Medio y Sur de Asia         | 13,8 %                            | 1,0 %                       | 81,5                                       | (1,3)ptos                                                      | 3,4 %                                                          |
| Asia-Pacífico                               | 4,2 %                             | 16,7 %                      | 87,4                                       | 0,1ptos                                                        | (1,8)%                                                         |
| <b>Total red</b>                            | <b>100,0 %</b>                    | <b>3,2 %</b>                | <b>82,7</b>                                | <b>(0,4)ptos</b>                                               | <b>3,2 %</b>                                                   |

<sup>1</sup> Los ingresos de pasajeros por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos por los AKO. Para el análisis por regiones, los ingresos de pasajeros excluyen determinadas partidas que no se asignan directamente a nivel de ruta, incluidos los pagos o cobros por negocios conjuntos, las ganancias o pérdidas por coberturas de divisas, compensaciones relacionadas con el reglamento EC261 y los ajustes de las hipótesis por billetes no utilizados.

La región del Atlántico Norte sigue siendo una de las principales áreas de fortaleza para IAG. IAG aumentó ligeramente su capacidad en la región del Atlántico Norte en un 0,2% durante el trimestre y los ingresos unitarios de pasajeros aumentaron un 13,0%. British Airways se está centrando en reforzar su red (por ejemplo, aumentando la frecuencia de los vuelos a Austin y Washington) al tiempo que gestiona una mayor resiliencia operativa (por ejemplo, colaborando con American Airlines para prestar servicio a Dallas). Tanto Aer Lingus como Iberia están empleando sus nuevos A321 XLR en el Atlántico Norte, con destino a Mineápolis y Boston, respectivamente, a los que se sumarán Indianápolis, Nashville y Washington.

IAG continúa invirtiendo en el mercado latinoamericano, que está experimentando un crecimiento estructural, en particular a través de Iberia y LEVEL. El crecimiento de la capacidad en el trimestre sigue siendo elevado, con un 7,1%, ya que Iberia, en particular, sigue aumentando las frecuencias en sus ciudades principales. La fortaleza de la demanda en el mercado se pone de manifiesto en el aumento de los ingresos unitarios de pasajeros, que fueron del 1,0%, a pesar del impacto negativo del crecimiento de la capacidad.

El mercado intraeuropeo sigue siendo sólido. La capacidad de IAG aumentó un 1,8% en el trimestre y los ingresos unitarios de pasajeros disminuyeron muy ligeramente (un 0,2%), a pesar del impacto negativo de las fechas de la Semana Santa y del cierre de Heathrow el 21 de marzo de 2025. Se han añadido destinos en toda Europa para atender principalmente los mercados de ocio por parte de Aer Lingus (por ejemplo, Sevilla, Marrakech), British Airways (por ejemplo, Rimini y Salerno) e Iberia (por ejemplo, Tromsø e Innsbruck). Vueling ha ampliado sus rutas desde Barcelona a destinos como Tirana, Rimini y Córdoba.

Nuestro crecimiento de capacidad en la región doméstica (España y Reino Unido) fue del 4,7% en el primer trimestre, debido principalmente al retorno al crecimiento de Vueling y a su enfoque en reforzar su posición en sus mercados. Como consecuencia del impacto de la Semana Santa, que afecta especialmente a Vueling, los ingresos unitarios de pasajeros se redujeron un 4,5%.

El resto del mundo está mejorando en comparación con los resultados de los ingresos unitarios de 2024, aunque representa una parte menor de la capacidad total de IAG (aproximadamente el 18%). África, Oriente Medio y el Sur de Asia registraron unos buenos resultados, con un crecimiento de la capacidad del 1,0% que favoreció el aumento de los ingresos unitarios de pasajeros del 3,4%. IAG continúa recuperando la capacidad de su red anterior al COVID-19 y las frecuencias en Asia-Pacífico (por ejemplo, Iberia y British Airways han añadido destinos a Tokio y Bangkok, respectivamente), donde la capacidad creció un 16,7%. Los ingresos unitarios de pasajeros disminuyeron un 1,8% en el primer trimestre en la región de Asia-Pacífico.

IAG Loyalty continúa centrándose en actividades que generan un aumento en la emisión y el canje de Avios. En marzo, Loganair se incorporó como socio Global Currency e Iberia lanzó Club Iberia Plus, tras el lanzamiento del British Airways Club, que incluye nuevas formas de obtener el estatus de nivel y nuevas ventajas.

### Aspectos financieros destacados del primer trimestre de 2025

Los ingresos unitarios de pasajeros aumentaron un 3,2%, impulsados por el aumento de los *yields* mencionados anteriormente, especialmente en el mercado del Atlántico Norte, debido a la fuerte demanda continuada, junto con el efecto favorable de los tipos de cambio, que ascendió a 143 millones de euros (2,4 puntos porcentuales).

Las fechas de la Semana Santa tuvieron un impacto negativo en el trimestre, especialmente en los viajes de ocio.

Los ingresos de carga y otros ingresos crecieron considerablemente. Los ingresos de carga aumentaron un 12,4% debido a unos *yields* sólidos. La partida de Otros ingresos creció un 41,2%, principalmente por el aumento del trabajo de mantenimiento a terceros en el negocio de mantenimiento, reparación y revisión (MRO, por sus siglas en inglés) de Iberia, así como por el aumento de los ingresos en BA Holidays.

El coste unitario excluido el combustible aumentó un 8,8% durante el trimestre, lo que en líneas generales se ajustaba a lo previsto:

- 2,2%: impacto negativo causado por el tipo de cambio (alrededor de 104 millones de euros).
- 2,5% aproximadamente: impacto adverso debido al aumento de los costes en nuestros negocios no relacionados con las aerolíneas. Esto incluye los costes relacionados con BA Holidays y con un aumento de la actividad de terceros en nuestro negocio de MRO en España, que contribuyeron al aumento de "Otros ingresos" en el trimestre.
- 1% aproximadamente: impacto adverso derivado del cierre del aeropuerto de Londres-Heathrow el 21 de marzo (alrededor de 50 millones de euros en el beneficio de explotación).
- 3% aproximadamente: aumento de los costes subyacentes de las aerolíneas excluido el combustible. Esto refleja los acuerdos salariales, así como la inversión en servicios para el cliente y en la resiliencia de las operaciones antes del verano, que ya está

empezando a dar resultados (la puntualidad de British Airways en el primer trimestre fue la más alta de cualquier trimestre desde la creación de IAG).

### **Asignación disciplinada del capital**

IAG tiene un enfoque disciplinado en materia de asignación de capital con el fin de maximizar el valor a largo plazo para los accionistas.

#### **1. Mantener un balance sólido**

Hemos reforzado nuestro balance desde finales de 2024, impulsados por un sólido flujo de caja libre y una asignación disciplinada del capital:

- El apalancamiento neto mejoró hasta 0,9 veces y el apalancamiento bruto hasta 2,2 veces, desde 1,1 veces y 2,5 veces, respectivamente, a 31 de diciembre de 2024.
- En el primer trimestre se amortizaron 1.077 millones de euros de deuda financiera: 500 millones de euros del bono de IAG amortizado el 25 de marzo, así como una amortización parcial de los bonos con vencimiento en 2027 y 2029 de 577 millones de euros.
- Incluye el pago de 668 millones de euros a la HMRC por el caso del IVA de IAG Loyalty mencionado anteriormente, que el Grupo cree firmemente que es recuperable. Después del 31 de marzo de 2025, British Airways ha recuperado 260 millones de euros en concepto de IVA soportado.
- Mejora de las calificaciones de grado de inversión de las agencias de calificación: S&P ha mejorado la calificación de IAG y British Airways de BBB- a BBB (perspectiva estable) y Fitch ha mejorado la calificación de British Airways a BBB (estable).

#### **2. Inversión en el negocio**

IAG planifica y ejecuta inversiones disciplinadas en el negocio para mejorar nuestra oferta y eficiencia con el fin de aumentar los ingresos, los márgenes y el flujo de caja libre.

Durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025, se recibieron entregas de cinco aviones nuevos. El Grupo también ejerció opciones para 6 aviones Airbus A350-900 para Iberia, 6 Airbus A350-1000 para British Airways y seis Boeing 777-9 para British Airways. Estas entregas y los pedidos futuros forman parte de la inversión continua del Grupo en aviones nuevos y modernos para impulsar la eficiencia operativa, reducir las emisiones y mejorar los productos a bordo para los clientes. Los aviones se entregarán entre 2027 y 2030.

Además, IAG ha realizado hoy un pedido de 53 aviones para satisfacer las necesidades a medio plazo de su flota de largo radio. El Grupo ha encargado 21 aviones Airbus A330-900neo y 32 Boeing 787-10, que se entregarán entre 2028 y 2033. Los aviones se destinarán principalmente a la sustitución, con aproximadamente un tercio al crecimiento en los mercados principales de IAG.

#### **3. Retornos a los accionistas**

Nos comprometemos a repartir un dividendo sostenible. Hemos propuesto un dividendo complementario por acción de 0,06 euros, que se someterá a aprobación en la Junta General de Accionistas de junio. Como parte de nuestros dos recientes programas de recompra de acciones, hemos recomprado 530 millones de euros en acciones en 2025 hasta el 2 de mayo, y quedan por cumplir 660 millones de euros de nuestro compromiso de hasta 1.000 millones de euros.

LEI: 959800TZHRUSHIESL13

#### **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 de carácter prospectivo usan con frecuencia términos tales como “espera”, “cree”, “puede”, “hará”, “podría”, “debería”, “continúa”, “pretende”, “proyecta”, “tiene como objetivo”, “predice”, “estima”, “contempla” o “anticipa” u otras palabras de significado similar o sus negativas. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de explotación y la situación financiera de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sus filiales en cada momento (el “Grupo”), así como planes y objetivos de operaciones futuras, previsiones de ingresos futuros, planes de financiación, gastos previstos, adquisiciones y desinversiones en relación con el Grupo y análisis de los planes de negocio del Grupo, y sus supuestos, expectativas, objetivos y resiliencia con respecto a los escenarios climáticos. Todas las declaraciones de carácter prospectivo recogidas en este anuncio están basadas en información que obra en conocimiento del Grupo en la fecha del anuncio y tienen como referencia dicha fecha. Salvo en los casos en que viene legal o reglamentariamente obligado a hacerlo, el Grupo no se compromete a actualizar ni revisar ninguna declaración de carácter prospectivo para reflejar cualesquiera cambios en hechos, condiciones o circunstancias a los que se refiera tal declaración.

Los resultados reales pueden diferir de los que se mencionan expresa o implícitamente en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los acontecimientos económicos y geopolíticos, de mercado, normativos, climáticos, de la cadena de suministro u otros acontecimientos externos significativos, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada partida. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo incluida en el Informe y cuentas anuales de 2024 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 de carácter prospectivo formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección.

#### **Medidas alternativas de rendimiento:**

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

Para obtener más información sobre las definiciones y explicaciones de las MAR, consulte la sección de MAR en el informe financiero más reciente publicado y en el [Informe y cuentas anuales de 2024 de IAG](#). Estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

IAG Investor Relations  
Waterside (HAA2),  
PO Box 365,  
Harmondsworth,  
Middlesex,  
UB7 0GB,  
Reino Unido  
[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

| Millones de euros                                                | Trimestre finalizado el 31 de marzo |              |                   |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------|-------------------|
|                                                                  | 2025                                | 2024         | Incr./<br>(dism.) |
| Ingresos de pasajeros                                            | 6.000                               | 5.632        | 6,5 %             |
| Ingresos de carga                                                | 318                                 | 283          | 12,4 %            |
| Otros ingresos                                                   | 726                                 | 514          | 41,2 %            |
| <b>Ingresos totales</b>                                          | <b>7.044</b>                        | <b>6.429</b> | <b>9,6 %</b>      |
| Gastos de personal                                               | 1.609                               | 1.437        | 12,0 %            |
| Gasto de combustible y derechos de emisión                       | 1.715                               | 1.789        | (4,1)%            |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación       | 987                                 | 894          | 10,4 %            |
| Tasas de aterrizaje y de navegación                              | 554                                 | 525          | 5,5 %             |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota                  | 778                                 | 578          | 34,6 %            |
| Propiedad, TI y otros gastos                                     | 299                                 | 280          | 6,8 %             |
| Gastos comerciales                                               | 299                                 | 294          | 1,7 %             |
| Depreciación, amortización y deterioro                           | 618                                 | 559          | 10,6 %            |
| (Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material       | (6)                                 | 1            | nm                |
| Diferencias de cambio                                            | (7)                                 | 4            | nm                |
| Gastos totales de explotación                                    | 6.846                               | 6.361        | 7,6 %             |
| <b>Beneficio de explotación</b>                                  | <b>198</b>                          | <b>68</b>    | <b>nm</b>         |
| Gastos financieros                                               | (219)                               | (228)        | (3,9)%            |
| Ingresos financieros                                             | 85                                  | 75           | 13,3 %            |
| Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros | 75                                  | (9)          | nm                |
| Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones              | 21                                  | 14           | 50,0 %            |
| Ingresos/(gastos) netos por conversión de moneda extranjera      | 134                                 | (44)         | nm                |
| Otros (gastos)/ingresos no operativos                            | (55)                                | 37           | nm                |
| Ingresos/(gastos) totales no operativos netos                    | 41                                  | (155)        | nm                |
| <b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>                    | <b>239</b>                          | <b>(87)</b>  | <b>nm</b>         |
| Impuestos                                                        | (63)                                | 83           | nm                |
| <b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>      | <b>176</b>                          | <b>(4)</b>   | <b>nm</b>         |

## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

| Millones de euros                                                | Trimestre finalizado el 31 de marzo |                         |                           |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------------------|
|                                                                  | Antes de partidas excepcionales     |                         |                           |
|                                                                  | 2025                                | 2024                    | Incr./<br>(dism.)         |
| Ingresos de pasajeros                                            | 6.000                               | 5.632                   | 6,5 %                     |
| Ingresos de carga                                                | 318                                 | 283                     | 12,4 %                    |
| Otros ingresos                                                   | 726                                 | 514                     | 41,2 %                    |
| <b>Ingresos totales</b>                                          | <b>7.044</b>                        | <b>6.429</b>            | <b>9,6 %</b>              |
| Gastos de personal                                               | 1.609                               | 1.437                   | 12,0 %                    |
| Gasto de combustible y derechos de emisión                       | 1.715                               | 1.789                   | (4,1)%                    |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación       | 987                                 | 894                     | 10,4 %                    |
| Tasas de aterrizaje y de navegación                              | 554                                 | 525                     | 5,5 %                     |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota                  | 778                                 | 578                     | 34,6 %                    |
| Propiedad, TI y otros gastos                                     | 299                                 | 280                     | 6,8 %                     |
| Gastos comerciales                                               | 299                                 | 294                     | 1,7 %                     |
| Depreciación, amortización y deterioro                           | 618                                 | 559                     | 10,6 %                    |
| (Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material       | (6)                                 | 1                       | nm                        |
| Diferencias de cambio                                            | (7)                                 | 4                       | nm                        |
| Gastos totales de explotación                                    | 6.846                               | 6.361                   | 7,6 %                     |
| <b>Beneficio de explotación</b>                                  | <b>198</b>                          | <b>68</b>               | <b>nm</b>                 |
| Gastos financieros                                               | (219)                               | (228)                   | (3,9)%                    |
| Ingresos financieros                                             | 85                                  | 75                      | 13,3 %                    |
| Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros | 75                                  | (9)                     | nm                        |
| Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones              | 21                                  | 14                      | 50,0 %                    |
| Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera         | 134                                 | (44)                    | nm                        |
| Otros (gastos)/ingresos no operativos                            | (55)                                | 37                      | nm                        |
| Ingresos/(gastos) totales no operativos netos                    | 41                                  | (155)                   | nm                        |
| <b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>                    | <b>239</b>                          | <b>(87)</b>             | <b>nm</b>                 |
| Impuestos                                                        | (63)                                | (6)                     | nm                        |
| <b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>      | <b>176</b>                          | <b>(93)</b>             | <b>nm</b>                 |
| <b>Indicadores operativos</b>                                    | <b>2025</b>                         | <b>2024<sup>1</sup></b> | <b>Incr./<br/>(dism.)</b> |
| Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)                     | 79.134                              | 76.684                  | 3,2 %                     |
| Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)                | 65.417                              | 63.751                  | 2,6 %                     |
| Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)                        | 82,7                                | 83,1                    | (0,4)ptos                 |
| Número de pasajeros (miles)                                      | 26.178                              | 26.361                  | (0,7)%                    |
| Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)                | 1.308                               | 1.217                   | 7,5 %                     |
| Despegues                                                        | 168.866                             | 167.285                 | 0,9 %                     |
| Horas bloque (horas)                                             | 516.794                             | 505.457                 | 2,2 %                     |
| Aviones en servicio                                              | 601                                 | 585                     | 2,7 %                     |
| Ingresos de pasajeros/PKT (céntimos de €)                        | 9,17                                | 8,83                    | 3,8 %                     |
| Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)                        | 7,58                                | 7,34                    | 3,2 %                     |
| Ingresos de carga/TKT (céntimos de €)                            | 24,31                               | 23,25                   | 4,5 %                     |
| Coste de combustible/AKO (céntimos de €)                         | 2,17                                | 2,33                    | (7,1)%                    |
| Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)     | 6,48                                | 5,96                    | 8,8 %                     |
| Coste total/AKO (céntimos de €)                                  | 8,65                                | 8,30                    | 4,3 %                     |

ANÁLISIS FINANCIERO para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025

Capacidad de IAG

En el primer trimestre de 2025, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 3,2% con respecto al mismo periodo de 2024.

Capacidad operada por aerolínea

|                 | AKO<br>incr./ (dism.)<br>vs. 2024 | Coefficiente de<br>ocupación de<br>pasajeros (%) | Incr./ (dism.)<br>vs. 2024 |
|-----------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------|
| Aer Lingus      | 5,4 %                             | 75,3                                             | 0,4ptos                    |
| British Airways | 1,3 %                             | 79,9                                             | (1,2)ptos                  |
| Iberia          | 5,6 %                             | 87,2                                             | 1,7ptos                    |
| LEVEL           | 15,7 %                            | 93,5                                             | (1,3)ptos                  |
| Vueling         | 3,3 %                             | 88,3                                             | (2,7)ptos                  |
| Grupo           | 3,2 %                             | 82,7                                             | (0,4)ptos                  |

El aumento de la capacidad frente al primer trimestre de 2024 refleja el crecimiento de las flotas de las aerolíneas del Grupo, incluida la introducción de aviones Airbus A321XLR en Aer Lingus e Iberia, un avión A330-200 adicional en LEVEL y el crecimiento en las regiones doméstica y europea de Vueling. Los coeficientes de ocupación se vieron afectados por el retraso de las fechas de la Semana Santa en 2025 con respecto a 2024, especialmente en Vueling.

Bases de preparación

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de este informe (el “periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento”), el Consejo ha considerado el impacto de un escenario pesimista, y unas sensibilidades asociadas, grave, pero plausible, junto con las necesidades de financiación de aviones. En consecuencia los Consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, siguen acogidos al principio de empresa en funcionamiento.

Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras y variaciones que figuran a continuación se refieren al primer trimestre de 2025 frente al primer trimestre de 2024 en base a los resultados publicados (incluidas las partidas excepcionales).

Resumen

| Resultados publicados<br>Millones de euros | 2025 | 2024 | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior |
|--------------------------------------------|------|------|------------------------------------|
| Beneficio de explotación                   | 198  | 68   | 130                                |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos     | 239  | (87) | 326                                |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos   | 176  | (4)  | 180                                |

El Beneficio de explotación del Grupo en el primer trimestre aumentó en 130 millones de euros con respecto al primer trimestre de 2024, impulsado por unos mayores ingresos unitarios de pasajeros y unos menores costes unitarios de combustible, compensados en parte por el impacto de un aumento de los costes unitarios excluido el combustible, como se explica más adelante. El aumento del Beneficio de explotación incluyó efectos favorables de los tipos de cambio de 19 millones de euros.

Resumen de partidas excepcionales

No hubo partidas excepcionales en el primer trimestre de 2025.

En el primer trimestre de 2024, el Grupo registró una partida excepcional relacionada con impuestos, derivada de un cambio en la legislación fiscal en España, que dio lugar a un ingreso fiscal excepcional de 89 millones de euros. Véase la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas de rendimiento para obtener más información.

| Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales)<br>Millones de euros | 2025 | 2024 | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------------------------------------|
| Beneficio de explotación                                                                   | 198  | 68   | 130                                |
| Beneficio/(pérdida) antes de impuestos                                                     | 239  | (87) | 326                                |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos                                                   | 176  | (93) | 269                                |

## Ingresos

| Millones de euros     | 2025  | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior (%) | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior |
|-----------------------|-------|----------------------------------------|------------------------------------|
| Ingresos de pasajeros | 6.000 | 6,5 %                                  | 368                                |
| Ingresos de carga     | 318   | 12,4 %                                 | 35                                 |
| Otros ingresos        | 726   | 41,2 %                                 | 212                                |
| Ingresos totales      | 7.044 | 9,6 %                                  | 615                                |

### Ingresos de pasajeros

El aumento de los ingresos de pasajeros de 368 millones de euros, o un 6,5%, fue superior al aumento de la capacidad de pasajeros que fue del 3,2%, impulsado por unos *yields*, medidos como ingresos de pasajeros por pasajeros-kilómetro transportados, un 3,8% mayores, compensado con una ligera reducción del coeficiente de ocupación, que fue 0,4 puntos inferior. Los ingresos unitarios de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por AKO, aumentaron un 3,2%. El crecimiento de los ingresos de pasajeros estuvo relacionado con el aumento de la capacidad y una fuerte demanda de ocio continuada, junto con efectos favorables de los tipos de cambio de 143 millones de euros. Las fechas de la Semana Santa tuvieron un impacto negativo en comparación con el primer trimestre de 2024, especialmente en los viajes de ocio, ya que el Domingo de Resurrección cayó el 20 de abril en 2025, frente al 31 de marzo en 2024.

### Ingresos de carga

Los ingresos de carga, de 318 millones de euros, fueron 35 millones de euros superiores a los de 2024. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 7,5% superiores a los del año anterior, mientras que los *yields* de carga, medidos como ingresos por tonelada-kilómetro de carga, aumentaron un 4,5%. La demanda de carga sigue viéndose afectada positivamente por la interrupción del transporte marítimo en el Mar Rojo; el Grupo también dio prioridad a los productos *premium* y a las regiones de alto rendimiento, entre ellas Asia-Pacífico y Oriente Medio.

### Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 726 millones de euros, aumentó 212 millones de euros respecto a 2024, impulsados principalmente por el aumento de los ingresos de terceros procedentes de los servicios de MRO, junto con el aumento de los ingresos de BA Holidays.

### Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación aumentaron de 6.361 millones de euros en 2024 a 6.846 millones de euros en 2025, lo que representa un incremento del 7,6%, vinculado al mayor volumen de vuelos y al aumento de los costes unitarios excluido el combustible, que fueron un 8,8% mayores con respecto al primer trimestre de 2024, parcialmente compensados por menores costes unitarios de combustible. El aumento de los costes unitarios excluido el combustible se vio afectado por los efectos adversos de los tipos de cambio, que ascendieron a 104 millones de euros, lo que representa 2,2 puntos de la variación, debido principalmente a la conversión de los costes en libras esterlinas a euros. El crecimiento de los costes relacionados con el aumento de la partida de Otros ingresos del Grupo impulsó aproximadamente 2,5 puntos del aumento. El cierre del aeropuerto londinense de Heathrow el 21 de marzo aumentó los costes unitarios excluido el combustible en aproximadamente un punto porcentual. El resto del crecimiento de los costes unitarios excluido el combustible se debió a la contratación y formación previas a la temporada de verano, las inversiones en las operaciones de las aerolíneas y en la experiencia del cliente y al efecto del aumento de los salarios y de los costes asociados a proveedores, que se vieron parcialmente mitigados por el impacto de las iniciativas de transformación e innovación del Grupo.

### Gastos de personal

|                                       | 2025  | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior (%) | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior |
|---------------------------------------|-------|----------------------------------------|------------------------------------|
| Gastos de personal, millones de euros | 1.609 | 12,0 %                                 | 172                                |
| Gastos de personal/AKO, céntimos de € | 2,03  | 8,5 %                                  |                                    |

El aumento en los gastos de personal de 172 millones de euros o el 12,0% con respecto a 2024 refleja los aumentos salariales y las provisiones para bonus, junto con el incremento del número de empleados, a medida que las aerolíneas del Grupo aumentaban su capacidad y se preparaban para la temporada alta de verano llevando a cabo procesos de contratación y formación.

### Gastos de combustible y derechos de emisión

|                                                                | 2025  | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior (%) | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior |
|----------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------|------------------------------------|
| Gastos de combustible y derechos de emisión, millones de euros | 1.715 | (4,1)%                                 | (74)                               |
| Gastos de combustible y derechos de emisión/AKO, céntimos de € | 2,17  | (7,1)%                                 |                                    |

Los gastos de combustible y derechos de emisión disminuyeron 74 millones de euros, un 4,1% con respecto a 2024, como consecuencia del aumento del volumen de vuelos y la bajada de precios, con un precio efectivo del combustible del Grupo, neto de coberturas de combustible y de divisas relacionadas, que se redujo aproximadamente un 8% frente a 2024. El coste cumplir con los distintos regímenes de comercio de derechos de emisión fue de 70 millones de euros, solo ligeramente superior a los 69 millones de euros del primer trimestre de 2024, ya que el mayor requisito de compras en virtud de dichos sistemas se vio compensado con unos precios medios más bajos. El consumo y los gastos de combustible siguen beneficiándose de la inversión del Grupo en aviones de nueva generación.

## Gastos asociados a proveedores

| Millones de euros                                          | 2025  | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior (%) | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior |
|------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------|------------------------------------|
| Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación | 987   | 10,4 %                                 | 93                                 |
| Tasas de aterrizaje y de navegación                        | 554   | 5,5 %                                  | 29                                 |
| Gastos de mantenimiento y otros costes de flota            | 778   | 34,6 %                                 | 200                                |
| Propiedad, TI, y otros gastos                              | 299   | 6,8 %                                  | 19                                 |
| Gastos comerciales                                         | 299   | 1,7 %                                  | 5                                  |
| Diferencias de cambio                                      | (7)   | nm                                     | (11)                               |
| Gastos asociados a proveedores totales                     | 2.910 | 13,0 %                                 | 335                                |
| Gastos asociados a proveedores/AKO, céntimos de €          | 3,68  | 9,5 %                                  |                                    |

Los Gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 335 millones de euros, un 13,0%, hasta los 2.910 millones de euros. El impacto de las iniciativas de transformación de costes del Grupo mitigó parcialmente el impacto de la inflación y de los gastos de explotación adicionales derivados de la inversión del Grupo en experiencia del cliente y TI. Los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación incluyen los gastos de atención al cliente relacionados con el cierre del aeropuerto de Londres Heathrow el 21 de marzo. Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota incluyen los gastos relacionados con el crecimiento de los ingresos por MRO de Iberia. Los gastos unitarios asociados a proveedores aumentaron un 9,5% con respecto a 2024.

## Costes de propiedad

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

|                                                            | 2025 | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior (%) | Incr./ (dism.)<br>vs. año anterior |
|------------------------------------------------------------|------|----------------------------------------|------------------------------------|
| Depreciación, amortización y deterioro                     | 618  | 10,6 %                                 | 59                                 |
| (Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material | (6)  | nm                                     | 7                                  |
| Costes de propiedad, millones de euros                     | 612  | 9,3 %                                  | 52                                 |
| Costes de propiedad/AKO, céntimos de €                     | 0,77 | 5,9 %                                  |                                    |

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2024 se debe principalmente al aumento de la flota de aviones del Grupo, vinculado al incremento de la capacidad de las aerolíneas y a sus inversiones en aviones nuevos y más eficientes en el consumo de combustible, junto con inversiones orientadas al cliente, como los asientos nuevos y mejorados en las cabinas *business*. La ganancia neta por venta de inmovilizado material de 6 millones de euros se refiere a la enajenación de aviones y del equipo relacionado al final de sus vidas operativas.

## Efecto de los tipos de cambio

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

En términos globales, en el primer trimestre de 2025 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se benefició de 19 millones de euros de efectos favorables de los tipos de cambio con respecto al mismo periodo de 2024.

## Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

| Millones de euros<br>Favorable/(adverso)                              | 2025                          |                                | Efecto total de<br>los tipos de<br>cambio |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------|
|                                                                       | Efecto de las<br>conversiones | Efecto de las<br>transacciones |                                           |
| Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos                | 134                           | 41                             | 175                                       |
| Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación   | (128)                         | (28)                           | (156)                                     |
| Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación | 6                             | 13                             | 19                                        |

## Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales por compañía operadora

|                                                              | 2025 | 2024 | Incr./ (dism.) |
|--------------------------------------------------------------|------|------|----------------|
| British Airways (millones de libras esterlinas) <sup>1</sup> | 96   | 10   | 86             |
| Aer Lingus (millones de euros)                               | (55) | (82) | 27             |
| Iberia (millones de euros)                                   | 137  | 70   | 67             |
| Vueling (millones de euros)                                  | (55) | (25) | (30)           |
| IAG Loyalty (millones de libras esterlinas) <sup>1</sup>     | 88   | 92   | (4)            |

<sup>1</sup> Las cifras comparativas de 2024 han sido reexpresadas por la transferencia de BA Holidays de British Airways a IAG Loyalty.

Todas las aerolíneas del Grupo se beneficiaron de la reducción de los precios del combustible. Aer Lingus y Vueling se ven más afectadas por las variaciones estacionales en los resultados de explotación y, por lo general, registran pérdidas de explotación en el primer trimestre. En British Airways, la mejora de 86 millones de libras esterlinas se debió a su aumento del 1,3% de la capacidad, junto con mayores coeficientes de ocupación y mejores ingresos unitarios de pasajeros e incluye el impacto del cierre del aeropuerto londinense de Heathrow el 21 de marzo, que tuvo un efecto negativo estimado de 40 millones de libras esterlinas (50 millones de euros). La reducción de 27 millones de euros en las pérdidas de explotación de Aer Lingus se debió principalmente al aumento de los *yields*. Iberia se benefició de mayores *yields* y de ingresos adicionales de carga y otros ingresos. Vueling, como compañía aérea de bajo coste y corto radio, fue la que más se vio afectada por el calendario de la Semana Santa, lo que se tradujo en un aumento de 30 millones de euros en sus pérdidas de explotación del primer trimestre. El beneficio de explotación de IAG Loyalty se vio afectado por la contabilización del IVA sobre la emisión de Avios, que el Grupo impugna (véase la sección de “Impuestos” más adelante). Sin este cambio, IAG Loyalty habría registrado un aumento del beneficio de explotación en el primer trimestre.

Ingresos totales no operativos netos

Los ingresos totales no operativos netos del primer trimestre fueron de 41 millones de euros, frente a gastos de 155 millones en 2024. La variación con respecto a 2024 se debió principalmente a los movimientos del valor razonable del bono convertible del Grupo, junto con el impacto de la depreciación del dólar estadounidense a 31 de marzo de 2025 en comparación con el 31 de diciembre de 2024, lo que dio lugar a un ingreso neto por conversión de moneda extranjera de 134 millones de euros en 2025. En 2024, el dólar estadounidense se apreció ligeramente al final del primer trimestre con respecto al 31 de diciembre de 2023, lo que dio lugar a gastos de conversión de moneda. La partida de Otros gastos no operativos de 55 millones de euros se refiere principalmente a contratos de derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el beneficio del primer trimestre fue de 63 millones de euros (2024: ingreso fiscal de 83 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 26% (2024: 95%).

La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se realizan las operaciones principales: en España, Reino Unido e Irlanda, que tienen tipos estatutarios del impuesto de sociedades del 25%, 25% y 12,5% respectivamente para 2025. El tipo impositivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades, ajustado por los impuestos complementarios nacionales, a los beneficios o las pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y las pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo previsto sea del 27% para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 26% y el tipo impositivo previsto del 27% se debe principalmente a los ingresos no imponibles de British Airways derivados de inversiones en empresas asociadas.

IVA de IAG Loyalty

Como se ha informado anteriormente, a partir de 2022 y para los periodos que comienzan en marzo de 2018, la Agencia Tributaria Británica (*His Majesty's Revenue and Customs*, “HMRC”) llevó a cabo una revisión de la contabilidad adecuada del IVA que debe aplicar IAG Loyalty, así como de la validez de una resolución histórica (“la resolución”) emitida por la HMRC al Grupo. El 29 de octubre de 2024, la HMRC emitió una resolución en la que afirmaba que el IVA se paga al tipo estándar del 20% en la emisión de Avios, en contraposición al enfoque histórico de contabilizar el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, que en su gran mayoría son vuelos con tipo impositivo de cero.

Durante el primer trimestre de 2025, el Grupo recurrió esta cuestión ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido. Para llevar el caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), sin admitir responsabilidad alguna, el Grupo pagó a la HMRC 668 millones de euros. Después del 31 de marzo de 2025 y antes de la fecha del presente informe, el Grupo recuperó 260 millones de euros en concepto de IVA soportado por algunas de sus filiales, y se espera que los 408 millones de euros restantes se reembolsen si el asunto se resuelve a favor del Grupo.

Además, durante los primeros tres meses de 2025, el Grupo solicitó al Tribunal Superior del Reino Unido una revisión judicial para determinar si IAG Loyalty tenía una expectativa legítima de poder basarse en una resolución histórica emitida por la HMRC. A la fecha de este informe, el Grupo está a la espera de la confirmación de si su solicitud de revisión judicial ha sido aceptada.

Para los pagos realizados a la HMRC para periodos posteriores a su decisión del 29 de octubre de 2024, una parte de los pagos realizados reducirá los importes que se habrían reconocido anteriormente en los Ingresos diferidos del Balance de situación al emitirse los Avios y, posteriormente, en los Ingresos de pasajeros de la Cuenta de resultados cuando se canjean los Avios.

Los Consejeros consideran que no es probable que se produzca un resultado adverso y, en consecuencia, el Grupo sigue considerando, a 31 de marzo de 2025 y hasta la fecha de este informe, que los 668 millones de euros reconocidos como activo como resultado del pago a la HMRC son recuperables.

Entregas de aviones, financiación y pedidos de flota

| Número de aviones                                 | Entregados en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025 | De los cuales financiados en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025 | Aviones entregados en 2024 y financiados en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025 |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Airbus A320neo (Aer Lingus)                       | 1                                                            | -                                                                           | -                                                                                          |
| Airbus A320neo (British Airways)                  | 2                                                            | -                                                                           | -                                                                                          |
| Airbus A321XLR (Aer Lingus)                       | -                                                            | -                                                                           | 1                                                                                          |
| Airbus A321XLR (Iberia)                           | 2                                                            | -                                                                           | 1                                                                                          |
| Subtotal: entregas de fabricantes                 | 5                                                            | -                                                                           | 2                                                                                          |
| Airbus A320ceo (arrendamiento directo de Vueling) | 4                                                            | 4                                                                           | -                                                                                          |
| Total                                             | 9                                                            | 4                                                                           | 2                                                                                          |

Durante el trimestre, el Grupo ejerció opciones de compra de 12 aviones Airbus A350 y seis aviones Boeing 777-9. Estos pedidos forman parte de la inversión continua del Grupo en aviones nuevos y modernos para impulsar la eficiencia operativa, reducir las emisiones y mejorar los productos a bordo para los clientes. Los aviones se entregarán entre 2027 y 2030.

## Deuda bruta, deuda neta y apalancamiento

| Millones de euros                                                             | A 31 de marzo de 2025 | A 31 de diciembre de 2024 |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| Deuda total                                                                   | 15.486                | 17.345                    |
| Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo | 9.357                 | 9.828                     |
| Deuda neta                                                                    | 6.129                 | 7.517                     |
| EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales      | 6.996                 | 6.807                     |
| <b>Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>             | <b>2,2</b>            | 2,5                       |
| <b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>              | <b>0,9</b>            | 1,1                       |

La reducción de la Deuda total incluye el impacto de la decisión del Grupo de amortizar parcialmente antes de su vencimiento 577 millones de euros de bonos con vencimiento en 2027 y 2029, junto con el vencimiento previsto de un bono no garantizado por valor de 500 millones de euros en el trimestre. El resto de la reducción se debe principalmente a la debilidad del dólar estadounidense, ya que la mayor parte de la deuda relacionada con aviones está denominada en dólares estadounidenses, junto con el hecho de que los reembolsos de la deuda existente por aviones fueron superiores a la nueva deuda contraída, con solo dos aviones Airbus A321XLR financiados durante el trimestre.

El principal motivo de la reducción de la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (apalancamiento) con respecto al 31 de diciembre de 2024 fue la afluencia estacional normal de reservas para futuros periodos de viaje durante el primer trimestre del año. La estacionalidad típica dentro de las reservas anticipadas hace que las reservas aumenten durante los dos primeros trimestres del año antes de la temporada alta de viajes de verano y que luego se reduzcan en la segunda mitad del año.

El 13 de marzo de 2025, S&P elevó la calificación crediticia de grado de inversión de IAG y British Airways de BBB- (perspectiva positiva) a BBB (perspectiva estable) y, el 4 de abril de 2025, Fitch elevó la calificación crediticia de grado de inversión de British Airways de BBB- (perspectiva estable) a BBB (perspectiva estable). IAG también cuenta con la calificación de grado de inversión de Moody's (Baa3, perspectiva estable).

## Liquidez

| Millones de euros                                                             | A 31 de marzo de 2025 | A 31 de diciembre de 2024 |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo | 9.357                 | 9.828                     |
| Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas  | 2.867                 | 3.400                     |
| Líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas    | 131                   | 134                       |
| <b>Total</b>                                                                  | <b>12.355</b>         | 13.362                    |

El principal componente de las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas del Grupo es una línea de crédito renovable ("RCF", por sus siglas en inglés) garantizada y vinculada a la sostenibilidad por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses (2.800 millones de euros), disponible hasta 2029 y a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de ellas con límites independientes.

La reducción de las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas con respecto al 31 de diciembre de 2024 se debió principalmente al vencimiento de la línea de financiación de 350 millones de euros de Aer Lingus con el Ireland Strategic Investment Fund ("ISIF"), junto con el efecto de los tipos de cambio.

## PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos en el marco de la Gestión de Riesgos Empresariales ("ERM", por sus siglas en inglés) del Grupo. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en la sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2024 y siguen siendo pertinentes. El Consejo de IAG supervisa el entorno de riesgos y exige a la dirección que tenga en cuenta los cambios que puedan influir o afectar al rendimiento del Grupo, los mercados financieros y la volatilidad de los mercados, las operaciones y la cadena de suministro, la agenda de transformación o el sector de la aviación. Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su entorno de riesgo, incluyendo; (i) el seguimiento de los efectos comerciales y económicos, los resultados en los mercados y la confianza y la demanda de los clientes como consecuencia de los nuevos o potenciales regímenes arancelarios; (ii) el tono del diálogo entre Estados Unidos, Rusia, China y la Unión Europea y Reino Unido, que puede influir en la situación de los mercados financieros y el acceso a dichos mercados y repercutir en los flujos comerciales y de pasajeros; (iii) la resiliencia operativa y técnica de sus aerolíneas, en particular la interrupción de los flujos comerciales que provoca nuevas perturbaciones en la cadena de suministro, especialmente en lo que respecta a los motores y los componentes de aviones; (iv) las deficiencias en el control del tráfico aéreo y la resiliencia de los aeropuertos, así como el impacto en los clientes; (v) la gestión de cualquier nuevo efecto inflacionista en la base de costes; y (vi) el compromiso de las personas y la implantación de la digitalización, la transformación integral del dominio y el cambio cultural. Cuando se han requerido medidas adicionales, el Consejo ha estudiado posibles medidas de mitigación y, cuando ha sido oportuno o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes para hacer frente a esos riesgos o mantenerlos dentro del nivel de tolerancia al riesgo del Grupo determinado por el Consejo.

## ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - GRUPO

|                                                     | Trimestre finalizado el 31 de marzo |               |                                 |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|---------------|---------------------------------|
|                                                     | 2025                                | 2024          | Incr./ (dism.) vs. año anterior |
| <b>Pasajeros transportados (miles)</b>              | <b>26.178</b>                       | <b>26.361</b> | <b>(0,7)%</b>                   |
| Atlántico Norte                                     | 2.588                               | 2.569         | 0,7 %                           |
| Latinoamérica y Caribe                              | 1.928                               | 1.785         | 8,0 %                           |
| Europa                                              | 12.973                              | 13.436        | (3,4)%                          |
| Doméstico (España y Reino Unido)                    | 6.731                               | 6.684         | 0,7 %                           |
| África, Oriente Medio y Sur de Asia                 | 1.656                               | 1.619         | 2,3 %                           |
| Asia-Pacífico                                       | 302                                 | 268           | 12,7 %                          |
| <b>Pasajeros-kilómetro transportados (millones)</b> | <b>65.417</b>                       | <b>63.751</b> | <b>2,6 %</b>                    |
| Atlántico Norte                                     | 17.293                              | 17.081        | 1,2 %                           |
| Latinoamérica y Caribe                              | 15.637                              | 14.416        | 8,5 %                           |
| Europa                                              | 15.001                              | 15.257        | (1,7)%                          |
| Doméstico (España y Reino Unido)                    | 5.664                               | 5.543         | 2,2 %                           |
| África, Oriente Medio y Sur de Asia                 | 8.889                               | 8.944         | (0,6)%                          |
| Asia-Pacífico                                       | 2.933                               | 2.510         | 16,9 %                          |
| <b>Asientos-kilómetro ofertados (millones)</b>      | <b>79.134</b>                       | <b>76.684</b> | <b>3,2 %</b>                    |
| Atlántico Norte                                     | 22.013                              | 21.961        | 0,2 %                           |
| Latinoamérica y Caribe                              | 17.782                              | 16.600        | 7,1 %                           |
| Europa                                              | 18.429                              | 18.096        | 1,8 %                           |
| Doméstico (España y Reino Unido)                    | 6.652                               | 6.354         | 4,7 %                           |
| África, Oriente Medio y Sur de Asia                 | 10.904                              | 10.799        | 1,0 %                           |
| Asia-Pacífico                                       | 3.354                               | 2.874         | 16,7 %                          |
| <b>Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)</b>   | <b>82,7</b>                         | <b>83,1</b>   | <b>(0,4)</b>                    |
| Atlántico Norte                                     | 78,6                                | 77,8          | 0,8                             |
| Latinoamérica y Caribe                              | 87,9                                | 86,8          | 1,1                             |
| Europa                                              | 81,4                                | 84,3          | (2,9)                           |
| Doméstico (España y Reino Unido)                    | 85,1                                | 87,2          | (2,1)                           |
| África, Oriente Medio y Sur de Asia                 | 81,5                                | 82,8          | (1,3)                           |
| Asia-Pacífico                                       | 87,4                                | 87,3          | 0,1                             |
| <b>Toneladas-kilómetro transportadas (millones)</b> | <b>1.308</b>                        | <b>1.217</b>  | <b>7,5 %</b>                    |

## ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

|                                                          | Trimestre finalizado el 31 de marzo |        |                                 |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------|---------------------------------|
|                                                          | 2025                                | 2024   | Incr./ (dism.) vs. año anterior |
| <b>Aer Lingus</b>                                        |                                     |        |                                 |
| Pasajeros transportados (miles)                          | 2.141                               | 2.104  | 1,8 %                           |
| Pasajeros-kilómetro transportados (millones)             | 4.891                               | 4.614  | 6,0 %                           |
| Asientos-kilómetro ofertados (millones)                  | 6.495                               | 6.163  | 5,4 %                           |
| Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos | 75,3                                | 74,9   | 0,4ptos                         |
| Toneladas-kilómetro transportadas (millones)             | 38                                  | 40     | (5,0)%                          |
| <b>British Airways</b>                                   |                                     |        |                                 |
| Pasajeros transportados (miles)                          | 9.970                               | 10.340 | (3,6)%                          |
| Pasajeros-kilómetro transportados (millones)             | 32.894                              | 32.984 | (0,3)%                          |
| Asientos-kilómetro ofertados (millones)                  | 41.170                              | 40.659 | 1,3 %                           |
| Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos | 79,9                                | 81,1   | (1,2)ptos                       |
| Toneladas-kilómetro transportadas (millones)             | 942                                 | 894    | 5,4 %                           |
| <b>Iberia</b>                                            |                                     |        |                                 |
| Pasajeros transportados (miles)                          | 6.069                               | 6.001  | 1,1 %                           |
| Pasajeros-kilómetro transportados (millones)             | 18.136                              | 16.845 | 7,7 %                           |
| Asientos-kilómetro ofertados (millones)                  | 20.803                              | 19.693 | 5,6 %                           |
| Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos | 87,2                                | 85,5   | 1,7ptos                         |
| Toneladas-kilómetro transportadas (millones)             | 316                                 | 275    | 14,9 %                          |
| <b>LEVEL</b>                                             |                                     |        |                                 |
| Pasajeros transportados (miles)                          | 159                                 | 140    | 13,6 %                          |
| Pasajeros-kilómetro transportados (millones)             | 1.434                               | 1.256  | 14,2 %                          |
| Asientos-kilómetro ofertados (millones)                  | 1.533                               | 1.325  | 15,7 %                          |
| Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos | 93,5                                | 94,8   | (1,3)ptos                       |
| Toneladas-kilómetro transportadas (millones)             | 12                                  | 8      | 50,0 %                          |
| <b>Vueling</b>                                           |                                     |        |                                 |
| Pasajeros transportados (miles)                          | 7.839                               | 7.776  | 0,8 %                           |
| Pasajeros-kilómetro transportados (millones)             | 8.062                               | 8.052  | 0,1 %                           |
| Asientos-kilómetro ofertados (millones)                  | 9.133                               | 8.844  | 3,3 %                           |
| Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos | 88,3                                | 91,0   | (2,7)ptos                       |
| Toneladas-kilómetro transportadas (millones)             | n/a                                 | n/a    | n/a                             |

## DEFINICIÓN Y CONCILIACIÓN DE LAS MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024.

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

### a Beneficio/(pérdida) después de impuestos antes de partidas excepcionales

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

Aunque no se han registrado partidas excepcionales durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2025, se registró una partida excepcional durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024.

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

| Millones de euros                                           | Trimestre finalizado el 31 de marzo |                           |                                               |                   |                           |                                               |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|-------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                             | Publicada<br>2025                   | Partidas<br>excepcionales | Antes de<br>partidas<br>excepcionales<br>2025 | Publicada<br>2024 | Partidas<br>excepcionales | Antes de<br>partidas<br>excepcionales<br>2024 |
| Ingresos de pasajeros                                       | 6.000                               | -                         | 6.000                                         | 5.632             | -                         | 5.632                                         |
| Ingresos de carga                                           | 318                                 | -                         | 318                                           | 283               | -                         | 283                                           |
| Otros ingresos                                              | 726                                 | -                         | 726                                           | 514               | -                         | 514                                           |
| <b>Ingresos totales</b>                                     | <b>7.044</b>                        | <b>-</b>                  | <b>7.044</b>                                  | <b>6.429</b>      | <b>-</b>                  | <b>6.429</b>                                  |
| Gastos totales de explotación                               | 6.846                               | -                         | 6.846                                         | 6.361             | -                         | 6.361                                         |
| <b>Beneficio de explotación</b>                             | <b>198</b>                          | <b>-</b>                  | <b>198</b>                                    | <b>68</b>         | <b>-</b>                  | <b>68</b>                                     |
| Ingresos/(gastos) totales no operativos netos               | 41                                  | -                         | 41                                            | (155)             | -                         | (155)                                         |
| <b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>               | <b>239</b>                          | <b>-</b>                  | <b>239</b>                                    | <b>(87)</b>       | <b>-</b>                  | <b>(87)</b>                                   |
| Impuestos <sup>1</sup>                                      | (63)                                | -                         | (63)                                          | 83                | 89                        | (6)                                           |
| <b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b> | <b>176</b>                          | <b>-</b>                  | <b>176</b>                                    | <b>(4)</b>        | <b>89</b>                 | <b>(93)</b>                                   |

<sup>1</sup> Derogación del Real Decreto-ley (RDL) 3/2016 en España

El RDL 3/2016 para los ejercicios fiscales 2016 a 2023 fue derogado por el Tribunal Constitucional de España el 18 de enero de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016, se permitía a la Sociedad y a las filiales españolas del Grupo compensar hasta el 70% de sus bases imponibles positivas con bases imponibles negativas acumuladas históricas (en la medida en que existieran bases imponibles negativas suficientes para ello) y el deterioro de las filiales se consideraba deducible a efectos fiscales. Con la introducción del RDL 3/2016, esta limitación de bases imponibles negativas aplicadas a los beneficios imponibles se redujo al 25% y se revirtió la deducibilidad a efectos fiscales de los deterioros históricos de las filiales que se hubieran producido con anterioridad a 2013. La derogación por el Tribunal Constitucional en enero de 2024 supuso, principalmente, que la limitación de las pérdidas volviera al 70% y que los deterioros históricos de las filiales volvieran a ser deducibles a efectos fiscales. La combinación de lo anterior dio lugar a un ingreso fiscal corriente excepcional, que se ha visto parcialmente compensado con un gasto neto por impuestos diferidos.

No hubo impacto en el flujo de efectivo en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2024.

## b Beneficio/(pérdida) ajustada por acción <sup>(ICR)</sup>

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

| Millones de euros                                                                                                                 | Trimestre finalizado el 31 de marzo |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------|
|                                                                                                                                   | 2025                                | 2024         |
| Beneficio/(pérdida) después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante                                        | 176                                 | (4)          |
| Partidas excepcionales                                                                                                            | -                                   | 89           |
| <b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales</b> | <b>176</b>                          | <b>(93)</b>  |
| Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados                                                                      | (56)                                | -            |
| <b>Beneficio/(pérdida) ajustada</b>                                                                                               | <b>120</b>                          | <b>(93)</b>  |
|                                                                                                                                   |                                     |              |
| Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción                              | 4.821                               | 4.917        |
| Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción                                      | 5.175                               | 4.917        |
|                                                                                                                                   |                                     |              |
| <b>Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)</b>                                                                      | <b>3,7</b>                          | <b>(0,1)</b> |
| <b>Beneficio/(pérdida) básica por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>                                      | <b>3,7</b>                          | <b>(1,9)</b> |
| <b>Beneficio/(pérdida) ajustada por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>                                    | <b>2,3</b>                          | <b>(1,9)</b> |

## c Costes de propiedad

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

| Millones de euros                                          | Trimestre finalizado el 31 de marzo |            |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------|
|                                                            | 2025                                | 2024       |
| Depreciación, amortización y deterioro                     | 618                                 | 559        |
| (Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material | (6)                                 | 1          |
| <b>Costes de propiedad</b>                                 | <b>612</b>                          | <b>560</b> |

## d Deuda bruta/EBITDA y Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales <sup>(ICR)</sup>

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza tanto el ratio Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales como el ratio Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda bruta y neta en comparación con los beneficios subyacentes que ha generado el Grupo con el fin de valorar el rendimiento del negocio subyacente del Grupo. Estas medidas se utilizan para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero según indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores y sus expectativas a largo plazo en el sector.

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

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

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

| Millones de euros                                                 | A 31 de marzo de 2025 | A 31 de diciembre de 2024 |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| <b>Deuda bruta:</b> Deudas financieras remuneradas a largo plazo  | <b>15.486</b>         | 17.345                    |
| Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes                   | <b>8.235</b>          | 8.189                     |
| Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo                  | <b>1.122</b>          | 1.639                     |
| <b>Deuda neta</b>                                                 | <b>6.129</b>          | 7.517                     |
| Beneficio de explotación                                          | <b>4.413</b>          | 4.283                     |
| Más: Depreciación, amortización y deterioro                       | <b>2.423</b>          | 2.364                     |
| <b>EBITDA</b>                                                     | <b>6.836</b>          | 6.647                     |
| Más: Partidas excepcionales                                       | <b>160</b>            | 160                       |
| <b>EBITDA antes de partidas excepcionales</b>                     | <b>6.996</b>          | 6.807                     |
| <b>Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b> | <b>2,2</b>            | 2,5                       |
| <b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>  | <b>0,9</b>            | 1,1                       |

### e Resultados a tipos de cambio constantes

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

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables.

#### Tipos de cambio de divisas extranjeras

|                                        | Media para el trimestre finalizado<br>el 31 de marzo |      | Cierre a    |      |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------|------|-------------|------|
|                                        | 2025                                                 | 2024 | 2025        | 2024 |
| Libra esterlina a euro                 | <b>1,20</b>                                          | 1,16 | <b>1,19</b> | 1,21 |
| Euro a dólar estadounidense            | <b>1,04</b>                                          | 1,09 | <b>1,09</b> | 1,04 |
| Libra esterlina a dólar estadounidense | <b>1,25</b>                                          | 1,27 | <b>1,30</b> | 1,26 |

### f Liquidez

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

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

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

| Millones de euros                                                          | A 31 de marzo de 2025 | A 31 de diciembre de 2024 |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| Efectivo y activos líquidos equivalentes                                   | <b>8.235</b>          | 8.189                     |
| Depósitos remunerados a corto plazo                                        | <b>1.122</b>          | 1.639                     |
| Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas                | <b>2.851</b>          | 3.344                     |
| Líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas | <b>131</b>            | 134                       |
| Descubiertos y otras líneas de crédito                                     | <b>16</b>             | 56                        |
| <b>Liquidez total</b>                                                      | <b>12.355</b>         | 13.362                    |