

Resultados de IAG correspondientes al tercer trimestre de 2023

Beneficio récord en el tercer trimestre gracias a la solidez del negocio en todo el Grupo y a un balance de situación significativamente más sólido

Datos destacados

- Fuerte crecimiento del beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales en el trimestre hasta 1.745 millones de euros (tercer trimestre de 2022: 1.216 millones de euros) y un margen de las operaciones del 20,2% (tercer trimestre de 2022: 16,6%) debido a:
 - Un aumento de la capacidad (AKO) del 17,9% con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior (lo que supuso un 95,6% de la capacidad del tercer trimestre de 2019), enfocándose durante el verano en los destinos vacacionales europeos y apostando por invertir en todo el Atlántico Sur y Norte, respaldado por la entrega de 20 aviones en lo que va de año.
 - Los ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 2,2% frente al mismo periodo del ejercicio anterior (un incremento de un 24,6% frente a 2019) debido a una fuerte y continuada demanda en el segmento de viajes de ocio.
 - Los costes unitarios excluido el combustible del trimestre fueron un 3,5% inferiores a los del tercer trimestre de 2022. Esto se dio a pesar de un impacto de alrededor de 1,0 puntos porcentuales debido al aumento de las interrupciones de las operaciones en todo el negocio, incluida la interrupción de los sistemas NATS (National Air Traffic Services) en el Reino Unido en agosto. La mayor parte de estos costes adicionales correspondieron a British Airways.
 - Los costes unitarios de combustible del trimestre descendieron un 6,2% frente al mismo periodo del ejercicio anterior.
- Fortalecimiento continuado del balance: la deuda bruta se redujo en 2.400 millones de euros aproximadamente hasta los 17.200 millones de euros aproximadamente a 30 de septiembre de 2023 frente al 30 de junio de 2023, debido al reembolso anticipado del préstamo garantizado por UKEF de 2.000 millones de libras esterlinas y al pago a su vencimiento de la emisión de bonos de IAG de 500 millones de euros. En consecuencia, la agencia S&P elevó la calificación crediticia de IAG y British Airways al Grado de Inversión.
- Las reservas globales de clientes para el cuarto trimestre marchan según lo previsto.
- Esperamos que 2023 sea un año de sólida recuperación de nuestros márgenes, beneficio de las operaciones y balance de situación y encaminado hacia alcanzar los niveles de capacidad anteriores al COVID-19.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

"El tercer trimestre ha representado un resultado récord para IAG. Esto nos está permitiendo invertir en el negocio y reducir una parte significativa de nuestra deuda.

"Durante el tercer trimestre hemos observado una demanda fuerte y sostenida en todas nuestras rutas, en particular en el Atlántico Norte y Sur y en todos los destinos de ocio de Europa. Seguimos desarrollando nuestros *hubs* de Barcelona, Dublín, Londres y Madrid, respaldados en las entregas de flota y los pedidos futuros.

"Este sólido rendimiento financiero nos está permitiendo invertir en nuestra plantilla y seguir mejorando la experiencia del cliente. Al mismo tiempo, continuaremos trabajando para lograr nuestros objetivos de sostenibilidad.

"Queremos agradecer a todos los empleados del Grupo su contribución para alcanzar estos resultados."

Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		Trimestre finalizado el 30 de septiembre	
	2023	2022 ¹	2023	2022 ¹
Total ingresos	22.229	16.680	8.646	7.329
Beneficio de las operaciones	3.005	801	1.745	1.218
Beneficio después de impuestos	2.151	199	1.230	853
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	43,6	4,0		
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados ²	9.218	9.599		
Deudas financieras ²	17.227	19.984		
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2023	2022¹	2023	2022¹
Total ingresos antes de partidas excepcionales	22.229	16.680	8.646	7.329
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.005	770	1.745	1.216
Margen de las operaciones antes de partidas excepcionales	13,5%	4,6%	20,2%	16,6%
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales	2.151	170	1.230	853
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	40,7	0,4		
Deuda neta ²	8.009	10.385		
Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ²	1,4	3,1		
Liquidez total ^{2,3}	13.697	13.999		

Para las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento de este informe.

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

²Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2022.

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

Aspectos estratégicos destacados

Mercado y red

- Beneficio récord y márgenes elevados en el tercer trimestre de 2023, gracias a la fuerte demanda de ocio en todas nuestras aerolíneas.
 - Los ingresos totales de Aer Lingus aumentaron un 16%, impulsando un fuerte crecimiento de los beneficios y unos márgenes de las operaciones del 25,5%, a pesar de los factores adversos que afectaron a los costes. La capacidad aumentó un 15% tanto en largo como en corto radio durante el verano, con la mayor programación de vuelos de largo radio de la historia. El próximo año, Aer Lingus regresará a Mineápolis y abrirá una nueva ruta a Denver. El segmento de ocio *premium* en la red transatlántica tuvo un comportamiento especialmente sólido, con coeficientes de ocupación récord en las cabinas *business*.
 - Los ingresos totales de British Airways aumentaron un 20% en el trimestre, gracias a un crecimiento de la capacidad del 25%, en particular debido a la fuerte demanda por motivos de ocio. Los beneficios aumentaron un 50% frente al periodo anterior, ya que el aumento de la capacidad impulsó el buen comportamiento de los costes unitarios excluido el combustible (-7,6%), a pesar de los costes de las interrupciones de las operaciones. El beneficio de las operaciones fue de 617 millones de libras esterlinas y el margen de las operaciones fue del 15,3%. El crecimiento de la capacidad se centró en el aumento de las frecuencias y en aviones de mayor calibre, así como en la reconstrucción de la red asiática. British Airways anunció recientemente la reanudación de los vuelos a Abu Dhabi en 2024. Se seguirá invirtiendo en la estabilización de las operaciones, a pesar del complejo entorno externo y de las limitaciones de la cadena de suministro, y se espera un rendimiento más resiliente durante el invierno.
 - La solidez de las operaciones en toda la red de Iberia ha impulsado un aumento de los ingresos totales del 19%, con un crecimiento de la capacidad del 18% y de los ingresos unitarios de pasaje del 5%, con el segmento de viajes de ocio manteniendo su dinamismo y los viajes corporativos recuperando principalmente los niveles anteriores al Covid. El beneficio aumentó un 76% hasta 449 millones de euros y los márgenes se situaron en el 23,1%. La aerolínea continúa invirtiendo en los sólidos mercados en crecimiento de América Latina y el Caribe. Asimismo, anunció la apertura de una nueva ruta a Doha como puerta de entrada a Asia. Las iniciativas de transformación están generando unos resultados excepcionales en puntualidad, control de costes y mejor utilización y mantenimiento de las aeronaves.
 - Vueling obtuvo un beneficio de las operaciones récord (282 millones de euros) y un margen del 26,1% en el trimestre. Las iniciativas de transformación están impulsando un sólido rendimiento en todas las áreas: con coeficientes de ocupación más altos situándose en el 94%, e ingresos complementarios que alcanzan los 29 euros por pasajero; un sólido control de costes para compensar el efecto adverso de la inflación; y un índice de puntualidad 9 puntos porcentuales superior al del tercer trimestre de 2019. Vueling está manteniendo el nivel de capacidad a niveles de 2019 mientras continúan las negociaciones con el colectivo de pilotos para formalizar un acuerdo colectivo sostenible, habiéndose llegado a un acuerdo con el colectivo de tripulantes de cabina a principios del tercer trimestre.
- Loyalty siguió impulsando un buen crecimiento de los ingresos en el tercer trimestre de 2023, con un aumento de los ingresos totales del 57%. El trimestre fue el de mayor número de Avios emitidos y canjeados por los clientes, así como un trimestre récord en el que 1,3 millones de clientes se unieron a los programas de IAG. Esto se vio respaldado por el continuo despliegue de mejoras en el programa, incluyendo un nuevo tramo de vuelos sólo Avios para el verano de 2024.
- Nuestro negocio de Carga sigue registrando descensos en ingresos y beneficios, ya que la oferta del sector sigue superando a la decreciente demanda de transporte aéreo de mercancías. Los *yields* de carga se mantienen por encima de los niveles de 2019.

Otras novedades

- Seguimos fortaleciendo nuestro balance de situación sigue a medida que el negocio recupera niveles normales de rentabilidad.
- La deuda neta se ha reducido en 3.100 millones de euros aproximadamente frente al ejercicio anterior, hasta los 8.000 millones de euros aproximadamente (30 de Septiembre de 2022: 11.100 millones de euros aproximadamente), y el apalancamiento fue de 1,4 veces a 30 de septiembre de 2023 (30 de septiembre de 2022: 4,4 veces).
- También hemos reducido nuestra deuda bruta (30 de septiembre de 2023: 17.200 millones de euros aproximadamente; 30 de junio de 2023: 19.600 millones de euros aproximadamente): en el tercer trimestre amortizamos nuestro préstamo de 2.000 millones de libras esterlinas (2.300 millones de euros) garantizado por *UK Export Finance*, así como un bono de IAG por valor de 500 millones de euros.
- La agencia S&P ha elevado la calificación crediticia tanto de IAG como de British Airways al Grado de Inversión BBB- con perspectiva estable.
- Las entregas de nuestra flota siguen cumpliendo el calendario previsto. Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023, hemos recibido 20 aviones para sustituir nuestras flotas de largo y corto radio. Se trata de 12 aviones de fuselaje estrecho para todas nuestras aerolíneas y 8 aviones de fuselaje ancho para British Airways e Iberia.
- Como anunciamos en nuestros resultados semestrales el 28 de julio de 2023, también hemos realizado pedidos de más aviones para entregas futuras con el fin de reforzar nuestra estrategia de crecimiento de la red: seis Boeing 787-10 para British Airways y un Airbus A350-900 para Iberia.
- Seguimos monitorizando y gestionando la situación con respecto a la contaminación por polvo metálico en los motores GTF de Pratt & Whitney (P&W). Actualmente tenemos 32 aviones que consideramos que están afectados por los problemas que P&W ha señalado (lo que supone menos del 10% de la flota de corto radio de IAG) y estamos tomando medidas para mitigar el posible tiempo fuera de servicio de esos aviones en los próximos tres años.
- Ya hemos alcanzado acuerdos salariales con la mayoría de nuestros colectivos de empleados, incluidos todos los equipos de Iberia y los tripulantes de cabina de Aer Lingus, British Airways y Vueling. Nuestra propuesta a los pilotos de British Airways está actualmente sujeta a votación tras haber sido recomendada por el sindicato de pilotos BALPA. Se están manteniendo conversaciones con los pilotos de Vueling y con los pilotos y el personal de mantenimiento de Aer Lingus.

Perspectivas de negocio

- Esperamos que la capacidad total en 2023 se sitúe en torno al 96% de los niveles anteriores al COVID-19.
- Las reservas globales de clientes para el cuarto trimestre son las esperadas, con alrededor del 75% de los ingresos de pasaje del cuarto trimestre ya reservados.
- Aunque mantenemos un buen nivel de reservas anticipadas, seguimos siendo conscientes de las incertidumbres macroeconómicas y geopolíticas que podrían afectar a lo que queda de año.
- Esperamos que los costes unitarios excluido el combustible para todo el ejercicio 2023 se sitúen en el extremo inferior de la anterior previsión de mejora del 6% - 10% con respecto al ejercicio completo 2022, debido al mayor nivel de interrupciones de las operaciones.

- A los precios actuales del combustible* y teniendo en cuenta el 73% de cobertura de combustible que tenemos para el cuarto trimestre, los costes totales de combustible ascenderían a aproximadamente 7.600 millones de euros para el ejercicio completo.
- Esperamos generar un flujo de caja libre sostenible este año y que nuestra deuda neta a 31 de diciembre de 2023 refleje el aumento estacional habitual del cuarto trimestre.

*Precios a plazo del combustible de aviación a 26 de octubre de 2023.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, el entorno económico y geopolítico actual y la recuperación en curso de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su futuro impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y cuentas anuales de 2022 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Este documento está disponible en www.iairgroup.com. Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la recuperación en curso de la pandemia del COVID 19 y las incertidumbres sobre su futuro impacto y la duración de cualquier otra disrupción que sufra el sector global de las aerolíneas, así como por el entorno económico y geopolítico actual.

Medidas alternativas de rendimiento:

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

IAG Relaciones con Inversores

Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 0GB

Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	19.517	14.020	39,2 %	7.733	6.416	20,5 %
Ingresos de carga	866	1.216	(28,8)%	263	373	(29,5)%
Otros ingresos	1.846	1.444	27,8 %	650	540	20,4 %
Total ingresos	22.229	16.680	33,3 %	8.646	7.329	18,0 %
Gastos de personal	3.985	3.417	16,6 %	1.375	1.250	10,0 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.579	4.400	26,8 %	2.029	1.834	10,6 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.891	2.143	34,9 %	1.095	821	33,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.762	1.391	26,7 %	658	544	21,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.862	1.507	23,6 %	654	579	13,0 %
Propiedad, TI y otros gastos	788	670	17,6 %	273	235	16,2 %
Gastos comerciales	851	671	26,8 %	273	229	19,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.508	1.531	(1,5)%	525	516	1,7 %
(Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material	(15)	(31)	(51,6)%	2	(10)	nm
Diferencias de tipo de cambio	13	180	(92,8)%	17	113	(85,0)%
Gastos totales de las operaciones	19.224	15.879	21,1 %	6.901	6.111	12,9 %
Beneficio de las operaciones	3.005	801	nm	1.745	1.218	43,3 %
Gastos financieros	(867)	(723)	19,9 %	(302)	(243)	24,3 %
Ingresos financieros	285	11	nm	118	8	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	-	132	nm	13	2	nm
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	77	19	nm	26	6	nm
Créditos/(cargos) netos por conversión de moneda extranjera	64	(305)	nm	(85)	(108)	(21,3)%
Otros créditos no operativos	51	231	(77,9)%	63	126	(50,0)%
Total gastos no operativos netos	(390)	(635)	(38,6)%	(167)	(209)	(20,1)%
Beneficio antes de impuestos	2.615	166	nm	1.578	1.009	56,4 %
Impuestos	(464)	33	nm	(348)	(156)	nm
Beneficio después de impuestos del periodo	2.151	199	nm	1.230	853	44,2 %

¹Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio de las operaciones. En consecuencia, para los periodos de nueve meses y tres meses finalizados el 30 de septiembre de 2022, el Grupo ha reclasificado 31 millones de euros y 10 millones de euros, respectivamente, de ganancias de Otros créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en el Beneficio después de impuestos.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	19.517	14.020	39,2 %	7.733	6.416	20,5 %
Ingresos de carga	866	1.216	(28,8)%	263	373	(29,5)%
Otros ingresos	1.846	1.444	27,8 %	650	540	20,4 %
Total ingresos	22.229	16.680	33,3 %	8.646	7.329	18,0 %
Gastos de personal	3.985	3.417	16,6 %	1.375	1.250	10,0 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.579	4.400	26,8 %	2.029	1.834	10,6 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.891	2.143	34,9 %	1.095	821	33,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.762	1.391	26,7 %	658	544	21,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.862	1.507	23,6 %	654	579	13,0 %
Propiedad, TI y otros gastos	788	693	13,7 %	273	235	16,2 %
Gastos comerciales	851	671	26,8 %	273	229	19,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.508	1.539	(2,0)%	525	518	1,4 %
(Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material	(15)	(31)	(51,6)%	2	(10)	nm
Diferencias de tipo de cambio	13	180	(92,8)%	17	113	(85,0)%
Gastos totales de las operaciones	19.224	15.910	20,8 %	6.901	6.113	12,9 %
Beneficio de las operaciones	3.005	770	nm	1.745	1.216	43,5 %
Gastos financieros	(867)	(723)	19,9 %	(302)	(243)	24,3 %
Ingresos financieros	285	11	nm	118	8	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	-	132	nm	13	2	nm
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	77	19	nm	26	6	nm
Créditos/(cargos) neto por conversión de moneda extranjera	64	(305)	nm	(85)	(108)	(21,3)%
Otros créditos no operativos	51	231	(77,9)%	63	126	(50,0)%
Total gastos no operativos netos	(390)	(635)	(38,6)%	(167)	(209)	(20,1)%
Beneficio antes de impuestos	2.615	135	nm	1.578	1.007	56,7 %
Impuestos	(464)	35	nm	(348)	(154)	nm
Beneficio después de impuestos del periodo	2.151	170	nm	1.230	853	44,2 %
Indicadores operativos	2023	2022¹	Incr./ (dism.)	2023	2022¹	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	242.293	192.544	25,8 %	88.259	74.834	17,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	208.079	156.624	32,9 %	78.494	65.078	20,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	85,9	81,3	4,6 ptos	88,9	87,0	1,9 ptos
Cifras de pasajeros (miles)	87.548	69.504	26,0 %	33.241	29.535	12,5 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	3.362	2.890	16,3 %	1.138	951	19,7 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	439	407	7,9 %	145	132	9,8 %
Despegues	538.413	456.837	17,9 %	196.377	179.469	9,4 %
Horas bloque (horas)	1.605.694	1.308.318	22,7 %	587.584	511.599	14,9 %
Aviones en servicio	573	552	3,8 %	n/a	n/a	n/a
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,38	8,95	4,8 %	9,85	9,86	(0,1)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	8,06	7,28	10,6 %	8,76	8,57	2,2 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	25,76	42,08	(38,8)%	23,11	39,22	(41,1)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,30	2,29	0,8 %	2,30	2,45	(6,2)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,63	5,98	(5,8)%	5,52	5,72	(3,5)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,93	8,26	(4,0)%	7,82	8,17	(4,3)%

¹Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio de las operaciones. En consecuencia, para los periodos de nueve y tres meses finalizados el 30 de septiembre de 2022, el Grupo ha reclasificado 31 millones de euros y 10 millones de euros, respectivamente, de ganancias de Otros créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en el Beneficio después de impuestos.

Novedades desde el último informe (28 de julio de 2023).

El 23 de agosto de 2023, el Grupo amplió el periodo de disponibilidad de 1.655 millones de dólares estadounidenses de su línea de crédito renovable de 1.755 millones de dólares estadounidenses, disponible para British Airways, Iberia y Aer Lingus. Tras la ampliación, 1.755 millones de dólares estadounidenses estarán disponibles hasta marzo de 2025 y, a continuación, 1.655 millones de dólares estadounidenses hasta marzo de 2026. A 30 de septiembre de 2023, la línea de crédito no se había dispuesto.

El 28 de septiembre de 2023, British Airways amortizó su préstamo sindicado de 2.000 millones de libras esterlinas (2.300 millones de euros), que estaba parcialmente garantizado por *UK Export Finance* (UKEF). Al mismo tiempo, British Airways suscribió una nueva línea de crédito a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.000 millones de libras esterlinas (1.200 millones de euros), con compromisos de un sindicato de bancos, parcialmente garantizado por UKEF, y disponible hasta septiembre de 2028. La nueva línea de crédito se suma a la línea de crédito del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.000 millones de libras esterlinas, suscrita en 2021 y disponible hasta noviembre de 2026. A 30 de septiembre de 2023 no se había dispuesto de ninguna de las dos líneas de crédito.

Bases de presentación

A 30 de septiembre de 2023, el Grupo disponía de una liquidez total de 13.697 millones de euros, que incluía efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por valor de 9.218 millones de euros y 4.479 millones de euros de líneas de financiación generales y de descubierto comprometidas y no dispuestas.

En su análisis del principio de empresa en funcionamiento durante el periodo de al menos 12 meses a partir de la fecha de aprobación de este informe (el "periodo de empresa en funcionamiento"), el Grupo ha elaborado modelos de forma exhaustiva, incluyendo la consideración de un escenario pesimista posible pero grave. Habiendo revisado estos escenarios, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo dispone de liquidez suficiente para continuar en funcionamiento durante el periodo de empresa en funcionamiento y, por tanto, continúan adoptando el principio de empresa en funcionamiento en la elaboración de este informe de gestión intermedio para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023.

Principales riesgos e incertidumbres

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. El Grupo vigila la evolución del panorama de riesgos y los cambios internos y externos, en particular considerando cómo los riesgos se combinan para generar mayores amenazas, reevaluando en consecuencia la gravedad potencial y la probabilidad.

Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta la resiliencia operativa, el riesgo de la cadena de suministro, la situación de los mercados financieros y la demanda, el riesgo político y las intervenciones gubernamentales, el ritmo de transformación, en particular de las TI, el panorama de las relaciones laborales y el compromiso de las personas y el cambio cultural en todo el Grupo. No se han identificado nuevos riesgos principales en los debates y evaluaciones de gestión de riesgos de las actividades de negocio. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en la sección Gestión del riesgo y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2022, siguen siendo pertinentes en la fecha del presente informe. No obstante, el perfil de determinados riesgos ha cambiado en los últimos nueve meses. Estos incluyen la exposición del Grupo y su capacidad para gestionar directamente el entorno de riesgo externo, en particular en lo que respecta a la disponibilidad de aeronaves, motores y componentes, que sigue siendo un reto, dadas las debilidades subyacentes de la resiliencia de la cadena de suministro del sector de la aviación. Otras amenazas externas que siguen acentuándose son: el impacto de la inflación en la demanda y la confianza de los clientes; el aumento de los costes en la cadena de suministro; el impacto de las crecientes y continuadas tensiones geopolíticas y conflictos en diversas regiones, en particular en Oriente Medio; los problemas de resiliencia del control del tráfico aéreo ("ATC" por sus siglas en inglés) y los conflictos laborales que afectan a las operaciones; y las medidas políticas adoptadas por los gobiernos para abordar el entorno económico o las propuestas legislativas que podrían afectar a la capacidad de las aerolíneas del Grupo para definir la capacidad y/o los precios. A continuación se ofrecen más detalles sobre los cambios en el panorama de riesgos y las respuestas de la dirección. La dirección sigue centrada en mitigar los riesgos a todos los niveles del negocio y en invertir para aumentar la resiliencia.

El Consejo revisa e interpela al equipo directivo sobre el panorama de riesgos y su gestión en vista de los cambios que influyen en el Grupo y en el sector de la aviación. En los casos en que ha sido necesario adoptar medidas adicionales, el Consejo ha examinado las posibles medidas de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes para hacer frente a esos riesgos o mantenerlos dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo, determinada por el Consejo. Además, el Consejo y sus comisiones han estado informados en todo momento de las respuestas de los reguladores, los competidores y los gobiernos.

A partir de los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2022, y dado el entorno actual, a continuación se exponen los principales riesgos que siguen siendo un área clave de atención, debido a sus implicaciones potenciales para el Grupo.

- **Marca y confianza del cliente.** La resiliencia operativa y la satisfacción del cliente sustentan su confianza. La fiabilidad, incluida la puntualidad, el servicio y la experiencia de producto, son elementos clave del valor de la marca y de la experiencia de cada cliente. El Grupo sigue mejorando su capacidad de gestión de las interrupciones de los servicios, dado el alcance de las perturbaciones externas debidas a problemas de resiliencia del ATC por escasez de personal y/o conflictos laborales. Todas las aerolíneas del Grupo siguen prestando apoyo a sus clientes en caso de interrupción de las operaciones, incluyendo ajustes de

programación cuando es necesario. También están mejorando las propuestas de cabina y servicios para ayudar a garantizar que nuestros clientes elijan volar con las aerolíneas del Grupo.

- *Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro.* El sector de la aviación sigue viéndose afectado por la interrupción de las cadenas de suministro globales, con el consiguiente impacto en las entregas de aeronaves, la disponibilidad de los componentes, la disponibilidad de recursos y/o la amenaza de acción sindical en terceros fundamentales para el negocio y en servicios aeroportuarios, las deficiencias en la resiliencia de los aeropuertos, en particular el de Londres Heathrow, y las restricciones y huelgas del ATC. Los retrasos en la disponibilidad de nuevas aeronaves y motores de repuesto siguen afectando a las operaciones y aumentando los plazos de entrega de los aviones. El Grupo evalúa de forma proactiva sus calendarios de operabilidad y sigue trabajando con todos los proveedores fundamentales para conocer cualquier posible interrupción en sus cadenas de suministro, ya sea por escasez de recursos disponibles, huelgas o retrasos en la producción, que podrían afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes o servicios fundamentales.
- *Ciberataques y seguridad de datos.* La amenaza de ataques sofisticados de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos sigue siendo elevada, y el Grupo está expuesto a amenazas dirigidas tanto a sus compañías operadoras como a sus proveedores. El Grupo sigue mejorando su postura en materia de ciberseguridad, ya sea a través de importantes cambios en la transformación de las TI o de una supervisión adicional mediante herramientas, así como comprendiendo mejor el riesgo que presentan sus proveedores.
- *Entorno económico, político y regulatorio.* El impacto económico de los aumentos de los costes salariales y de las materias primas ha provocado una inflación importante y ha repercutido en los tipos de interés, dado que los gobiernos tratan de moderar la inflación, lo que puede dar lugar a un debilitamiento de la demanda. A medida que las subidas de los tipos de interés empiecen a repercutir sustancialmente en los clientes en lo que respecta a su deuda personal, es posible que tengan que reducir su gasto en viajes para hacer frente al aumento de su coste de endeudamiento. Las recientes propuestas de los gobiernos europeos para fijar precios mínimos o máximos pueden afectar a la capacidad de definir libremente los precios o la capacidad.
- *Sistemas e infraestructuras de TI.* El Grupo depende de la solidez de sus sistemas para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio, y está expuesto a riesgos relacionados con bajas prestaciones, obsolescencia o fallo de estos sistemas. El Grupo continúa con importantes programas y actualizaciones para modernizarse, incluidas nuevas capacidades comerciales y mejoras centradas en el cliente utilizando modelos ágiles, así como sustituyendo la infraestructura de TI principal y mejorando la conectividad y redundancia de la red. En todos los planes de transición para la puesta en marcha de los cambios relacionados con los sistemas de TI se han incorporado medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad y la resiliencia operativas.
- *Resiliencia operativa.* La continua escasez de personal, en particular de ingenieros, los conflictos laborales y las huelgas en el sector de la aviación, la escasez en la cadena de suministro y las restricciones del espacio aéreo y del control del tráfico aéreo pueden afectar al entorno operativo de las aerolíneas del Grupo, así como a las operaciones de las empresas de las que depende el Grupo. El Grupo sigue adelante con su ambicioso programa de transformación de las infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar su parque informático. El Grupo está centrado en minimizar los cortes no programados o las interrupciones que sufren los clientes reforzando aún más las redes de las aerolíneas.
- *Personas, cultura y relaciones laborales.* Nuestro personal, su compromiso y su apetito cultural y mentalidad de cambio son fundamentales para los resultados actuales y el éxito futuro del Grupo. Nuestra dirección reconoce los esfuerzos de nuestro personal y su compromiso ante los continuos retos operativos a los que se enfrentan nuestras aerolíneas. Nuestras compañías siguen reforzando los conocimientos y la experiencia de sus nuevos empleados y gestionan el impacto cultural de la incorporación a gran escala para garantizar que cuentan con las capacidades adecuadas para operar. La escasez de ingenieros licenciados con experiencia en aeronaves en todo el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo, combinada con la escasez de aeronaves, motores y componentes, está afectando significativamente a los plazos de entrega del mantenimiento y puede afectar a la moral. El Grupo está invirtiendo en programas de formación e iniciativas de retención para ayudar a garantizar y formar a los ingenieros. En todo el Grupo se están llevando a cabo negociaciones colectivas con varios sindicatos. En los casos en los que los convenios están abiertos, nuestras compañías operadoras siguen entablando conversaciones con los sindicatos para garantizar acuerdos sostenibles y abordar las preocupaciones que surgen en las negociaciones.
- *Aviación sostenible.* El plan de descarbonización de la aviación ha dado lugar a una fragmentación de las medidas políticas y del apoyo ofrecido por los gobiernos a las iniciativas ecológicas en las distintas regiones en las que operan las aerolíneas del Grupo. Dado que la infraestructura y la disponibilidad de combustible de aviación sostenible ("SAF" por sus siglas en inglés) siguen siendo inferiores a la demanda, los mandatos y otras medidas fiscales pueden afectar de forma desproporcionada a las aerolíneas del Grupo frente a sus competidores.

Entorno operativo y de mercado

El precio medio al contado del combustible de aviación en los primeros nueve meses de 2023 fue de 873 dólares estadounidenses por tonelada métrica, un 22% inferior al precio medio al contado de 1.118 dólares estadounidenses por tonelada métrica en el mismo periodo de 2022. Los precios fueron volátiles a lo largo de los primeros nueve meses de 2023, cayendo desde un máximo de 1.142 dólares estadounidenses por tonelada métrica en enero hasta 769 dólares estadounidenses por tonelada métrica a finales de junio, y subiendo de nuevo hasta alcanzar los 1.055 dólares estadounidenses por tonelada métrica a finales de septiembre. En 2022, el perfil de la evolución de precios fue marcadamente diferente, con un aumento significativo de los precios del combustible a partir de finales de febrero, tras el estallido de la guerra en Ucrania; los precios subieron de 708 dólares estadounidenses por tonelada métrica a principios de enero a 1.236 dólares estadounidenses por tonelada métrica a finales de junio de 2022 y luego cayeron a 965 dólares estadounidenses por tonelada métrica a finales de septiembre.

Los tipos de cambio medios de los primeros nueve meses de 2023 dieron como resultado que el dólar estadounidense se debilitara un 1% frente al euro y se fortaleciera un 3% frente a la libra esterlina, en comparación con la media de los nueve primeros meses de 2022. Los tipos de cambio de cierre, aplicados a las conversiones del balance de situación, se aproximaron a los del 31 de diciembre de 2022, con un debilitamiento del dólar estadounidense del 1% frente al euro y del 2% frente a la libra esterlina desde el 31 de diciembre de 2022.

El impacto neto de los tipos de cambio de las transacciones y la conversión para el Grupo en los nueve meses de 2023 fue de 50 millones de euros favorable frente a los primeros nueve meses de 2022, con un impacto neto de 54 millones de euros adverso en el primer trimestre, 69 millones de euros favorable en el segundo y 35 millones de euros favorable en el tercero.

Desde el punto de vista de las transacciones, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por las fluctuaciones de los tipos de cambio, principalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayoría de las divisas en las que opera, excepto en el caso del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible normalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de sus riesgos en las transacciones. El impacto neto de las transacciones en el resultado de las operaciones fue favorable en 81 millones de euros durante los primeros nueve meses, aumentando los ingresos en 65 millones de euros y reduciendo los costes en 16 millones de euros, con un impacto adverso de 48 millones de euros en el primer trimestre, favorable de 93 millones de euros en el segundo y favorable de 36 millones de euros en el tercero.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio utilizados para la conversión de los resultados financieros de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a la moneda de presentación del Grupo, el euro. Para los nueve meses, el impacto neto de la conversión fue adverso en 31 millones de euros frente a los primeros nueve meses de 2022, con un impacto adverso de 6 millones de euros en el primer trimestre, adverso de 24 millones de euros en el segundo y adverso de 1 millón de euros en el tercero.

A menos que se indique lo contrario, todas las variaciones citadas a continuación comparan los primeros nueve meses de 2023 con los primeros nueve meses de 2022 en base a los resultados publicados (incluidas las partidas excepcionales). Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación de 2023 de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro del Beneficio de las operaciones, con 31 millones de euros de ganancias en 2022 reclasificadas de Otros créditos no operativos a Gastos de las operaciones.

Capacidad y tráfico de pasajeros

El Grupo continuó restableciendo su capacidad de pasajeros, tras las importantes reducciones debidas al COVID-19, con una capacidad de pasajeros ahora cercana a la de 2019. En los primeros nueve meses de 2023, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), fue un 25,8% superior a la de los primeros nueve meses de 2022, que se vio afectada por la variante Ómicron del COVID-19, especialmente en enero y febrero. La capacidad de pasajeros fue solo un 5,3% inferior a la de los primeros nueve meses de 2019. El coeficiente de ocupación de pasajeros en los nueve meses fue del 85,9%, 4,6 puntos por encima del año anterior y 1,2 puntos más que en los primeros nueve meses de 2019.

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

Nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2023	AKO incr./ (dism.)		Coeficiente de ocupación de pasajeros		
	frente a 2022	frente a 2019	(%)	incr./ (dism.) frente a 2022	incr./ (dism.) frente a 2019
Doméstico	8,9%	8,3%	89,8	4,4 ptos	2,0 ptos
Europa	17,6%	(5,1%)	86,5	5,0 ptos	2,7 ptos
Norteamérica	27,8%	3,1%	83,6	5,0 ptos	(0,4) ptos
Latinoamérica y el Caribe	17,4%	(3,9%)	88,2	4,0 ptos	1,6 ptos
África, Oriente Medio y Sur de Asia	41,6%	2,1%	83,6	3,1 ptos	0,5 ptos
Asia-Pacífico	nm	(60,4%)	89,3	7,2 ptos	3,7 ptos
Total red	25,8%	(5,3%)	85,9	4,6 ptos	1,2 ptos

Como puede observarse en la tabla anterior, el déficit de capacidad restante hasta los niveles de 2019 es atribuible principalmente al ritmo de restablecimiento de la capacidad en la región de Asia-Pacífico, vinculado al levantamiento tardío de las restricciones por el COVID-19. El Grupo ha aumentado su programación a la región durante 2023. Los servicios de British Airways a Shanghai y Pekín se reanudaron en la temporada de viajes de verano y la aerolínea ha aumentado las frecuencias a Hong Kong y Tokio Haneda.

Ingresos

Los Ingresos de pasaje aumentaron 5.497 millones de euros respecto a los primeros nueve meses de 2022, hasta los 19.517 millones de euros, en respuesta al incremento del 25,8% de la capacidad operada, junto con el impacto positivo del aumento de 4,6 puntos en el coeficiente de ocupación de pasajeros y el *yield* de pasaje por pasajero-kilómetro transportados (PKT), que subió un 4,8%. Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje por AKO) fueron un 10,6% superiores a los del año anterior y un 20,6% superiores a los de los primeros nueve meses de 2019. El tráfico de ocio tuvo una evolución especialmente buena, mientras que el tráfico de negocios siguió recuperándose más lentamente.

Los Ingresos de carga descendieron 350 millones de euros frente al año anterior, hasta 866 millones de euros. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 16,3%. Los *yields* fueron un 38,8% inferiores a los del año anterior, lo que refleja el aumento sustancial de la capacidad global de las aerolíneas de pasajeros en todo el sector y el impacto del descenso de la demanda del mercado debido al cambio en las condiciones macroeconómicas. Los ingresos de carga aumentaron 41 millones de euros, un 5,0%, frente a los primeros nueve meses de 2019, con *yields* de carga un 29,5% superiores a los de 2019, a pesar de la menor demanda del mercado y la reducción de la capacidad de carga de la región de Asia-Pacífico.

La partida de Otros ingresos aumentó en 402 millones de euros hasta los 1.846 millones de euros, reflejando el crecimiento de IAG Loyalty y la recuperación del negocio de mantenimiento a terceros de Iberia y de BA Holidays. La partida de Otros ingresos fue un 32,9% superior a la de los primeros nueve meses de 2019.

Costes

Los costes se vieron afectados por el aumento de la capacidad del 25,8% respecto a 2022; así, los Gastos totales de las operaciones se incrementaron un 21,1% frente al año anterior y los costes excluido el combustible por AKO descendieron un 5,8%.

Los Gastos de personal aumentaron en 568 millones de euros frente a los primeros nueve meses de 2022, hasta los 3.985 millones de euros, debido al incremento de las operaciones de las aerolíneas y al consiguiente aumento del número de empleados, junto con los aumentos salariales. En términos unitarios por AKO, los Gastos de personal descendieron un 7,3%.

Los Gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron en 1.179 millones de euros, hasta los 5.579 millones de euros, principalmente por el impacto de la mayor capacidad operada. El aumento significativo de los precios de los combustibles en los mercados de materias primas en los primeros nueve meses de 2022 se vio mitigado por las ganancias derivadas de las coberturas contratadas cuando los precios de los combustibles eran más bajos en 2021 y anteriormente, mientras que en los primeros nueve meses de 2023 hubo un pequeño coste neto de las coberturas, debido al aumento sostenido de los precios de los combustibles desde principios de 2022. El resultado neto fue que, en términos unitarios por AKO, los Gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron un 0,8%. Los gastos de combustible siguen beneficiándose de la inversión del Grupo en nuevos aviones más eficientes en el consumo de combustible.

Los Gastos asociados a proveedores aumentaron en 1.605 millones de euros, hasta los 8.167 millones de euros, debido principalmente al incremento de la capacidad operada, junto con los aumentos en la inflación y los costes de las interrupciones de las operaciones, compensados en parte por las iniciativas del Grupo en el área de compras. En términos unitarios por AKO, los Gastos asociados a proveedores disminuyeron un 1,4%.

Los costes de Depreciación, amortización y deterioro en los primeros nueve meses fueron de 1.508 millones de euros y la Ganancia neta por venta de inmovilizado material fue de 15 millones de euros, lo que representa la enajenación de aviones retirados del servicio y piezas de recambio relacionadas. En términos unitarios por AKO, los Costes de propiedad (que incluyen los costes de Depreciación, amortización y deterioro y la Ganancia neta por venta de inmovilizado material) descendieron un 21,3%.

Resultado de las operaciones

ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL PERIODO DE NUEVE MESES FINALIZADO EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2023

El Beneficio de las operaciones del Grupo en el periodo de nueve meses fue de 3.005 millones de euros, lo que supone una mejora de 2.204 millones de euros frente al Beneficio de las operaciones de 801 millones de euros de los primeros nueve meses de 2022. Excluyendo las partidas excepcionales, el resultado de las operaciones mejoró en 2.235 millones de euros frente a los primeros nueve meses de 2022.

El desglose del resultado de las operaciones entre las principales compañías operadoras del Grupo, para los nueve meses y el tercer trimestre, se muestra a continuación.

ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL PERIODO DE NUEVE MESES FINALIZADO EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2023

Nueve meses finalizados el 30 de septiembre

Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales, Millones de euros, y capacidad de pasajeros (AKO)	2023	2022 ¹	2019 ²	2023 incr./ (dism.)		% de la capacidad de 2019 (AKO) operada
				frente a 2022 ¹	frente a 2019 ²	
British Airways	1.320	46	1.567	1.274	(247)	89,6
Iberia	821	257	382	564	439	100,9
Vueling	378	201	235	177	143	106,2
Aer Lingus	236	56	247	180	(11)	103,4
IAG Loyalty	249	215	148	34	101	n/a
Otras empresas del Grupo	1	(5)	(78)	6	79	n/a
Total Grupo	3.005	770	2.501	2.235	504	94,7

Trimestre finalizado el 30 de septiembre

Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales, Millones de euros, y capacidad de pasajeros (AKO)	2023	2022 ¹	2019 ²	2023 incr./ (dism.)		% de la capacidad de 2019 (AKO) operada
				frente a 2022 ¹	frente a 2019 ²	
British Airways	718	482	710	236	8	92,4
Iberia	449	255	264	194	185	99,0
Vueling	282	259	230	23	52	101,9
Aer Lingus	196	139	169	57	27	103,1
IAG Loyalty	89	63	50	26	39	n/a
Otras empresas del Grupo	11	18	(10)	(7)	21	n/a
Total Grupo	1.745	1.216	1.413	529	332	95,6

¹Las cifras de 2022 han sido reexpresadas por el cambio de clasificación de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro del Beneficio de las operaciones para ajustarse a la presentación de 2023.

²Las cifras de 2019 han sido ajustadas por el impacto del cambio en la contabilidad de los costes de administración de pensiones de British Airways en 2021 y el cambio en la clasificación de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro del Beneficio de las operaciones para ajustarse a la presentación de 2023.

La restauración de la capacidad en British Airways ha sido menor que en las otras compañías operadoras, lo que refleja la retirada de la flota Boeing 747-400 de British Airways en su respuesta a la pandemia de COVID-19 y la restauración más lenta de la capacidad en la región de Asia-Pacífico. Tanto Iberia como Vueling han tenido un buen comportamiento en los primeros nueve meses de 2023, con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales superior al logrado en 2019. IAG Loyalty sigue aumentando su base de afiliados a la moneda de fidelización del Grupo, Avios, con un beneficio de las operaciones en los nueve meses significativamente superior al del mismo periodo de 2019.

Partidas excepcionales

No hubo partidas excepcionales en los primeros nueve meses de 2023. En los primeros nueve meses de 2022, el Grupo registró un crédito excepcional de 23 millones de euros, relacionado con la reversión parcial de una multa impuesta previamente por la Comisión Europea, en 2010, a British Airways, y un crédito excepcional de 8 millones de euros que refleja la reversión parcial del deterioro de una aeronave realizado en 2020. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Gastos no operativos netos, impuestos y beneficio después de impuestos

Los gastos no operativos netos del Grupo en los primeros nueve meses de 2023 fueron de 390 millones de euros, frente a los 635 millones de euros de los primeros nueve meses de 2022, lo que refleja principalmente: gastos financieros netos de 582 millones de euros, lo que supone un descenso de 130 millones de euros, como consecuencia del importante aumento de los intereses percibidos por los depósitos, netos de los aumentos en los gastos financieros, ligados a la subida de los tipos de interés; 64 millones de euros de Crédito neto por conversión de moneda extranjera en 2023, frente a un cargo de 305 millones de euros en 2022; ningún cambio neto en el valor razonable de los instrumentos financieros, frente a un crédito de 132 millones de euros en 2022, debido principalmente a cambios en la valoración a precios de mercado de la emisión de bonos convertibles por valor de 825 millones de euros de IAG, que se mantiene a valor razonable; y otros créditos no operativos de 51 millones de euros en 2023, frente a créditos de 231 millones de euros en 2022, relacionados principalmente con movimientos en el valor razonable de los derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas.

La carga fiscal sobre el beneficio del periodo fue de 464 millones de euros (2022: crédito fiscal de 33 millones de euros), y el tipo impositivo efectivo fue del 18% (2022: 20% negativo).

ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL PERIODO DE NUEVE MESES FINALIZADO EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2023

La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones: en el Reino Unido, España e Irlanda, que tienen tipos del impuesto sobre sociedades durante 2023 del 23,5%, 25% y 12,5%, respectivamente. El tipo impositivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto sobre sociedades a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo previsto sea del 23% para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 18% y el tipo impositivo previsto del 23% se debe principalmente al reconocimiento parcial de activos por impuestos diferidos no reconocidos anteriormente en las compañías españolas del Grupo.

El Beneficio después de impuestos de los primeros nueve meses de 2023 fue de 2.151 millones de euros (2022: 199 millones de euros).

Efectivo, deuda y liquidez

El saldo de efectivo del Grupo (definido como efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo) de 9.218 millones de euros a 30 de septiembre de 2023 se redujo en 381 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2022, debido principalmente a las amortizaciones de deuda que se describen más adelante.

Durante los nueve meses, el Grupo recibió 20 aviones y dispuso de financiación para 19 aviones, como se indica a continuación.

Número de aviones	Entregados en los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2023	De los cuáles, financiados en los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2023	Aviones entregados en 2022 y financiados en 2023
Airbus A320neo (British Airways)	1	1	2
Airbus A320neo (Iberia)	2	-	-
Airbus A320neo (Aer Lingus)	1	1	-
Airbus A321neo (Iberia)	4	2	-
Airbus A321neo (Vueling)	4	4	-
Airbus A350-900 (Iberia)	3	2	-
Airbus A350-1000 (British Airways)	3	2	3
Boeing 787-10 (British Airways)	2	2	-
Total	20	14	5

Los cinco aviones para British Airways entregados en 2022 y financiados en 2023 tenían financiación garantizada pero no dispuesta a 31 de diciembre de 2022, que se incluyó en las líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas. El Grupo sigue disponiendo de varias opciones para financiar sus entregas de aviones.

El endeudamiento total del Grupo a 30 de septiembre de 2023 era de 17.227 millones de euros, lo que supone una disminución de 2.757 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2022. La reducción se debió principalmente a las amortizaciones de deuda del Grupo, incluida la amortización anticipada del préstamo de British Airways de aproximadamente 2.000 millones de libras esterlinas (2.300 millones de euros) parcialmente garantizado por UKEF y la emisión de bonos no garantizados de IAG de 500 millones de euros, que se amortizó a su vencimiento el 4 de julio de 2023.

La deuda neta (deuda total menos efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo) era de 8.009 millones de euros a 30 de septiembre de 2023, lo que supone una reducción de 2.376 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2022, debido principalmente al aumento de efectivo descrito anteriormente, impulsado por los beneficios obtenidos en los primeros nueve meses, las entradas de reservas anticipadas para viajes futuros, parcialmente compensadas por la inversión en inmovilizado y los intereses netos. El patrón estacional normal de los flujos de efectivo suele traducirse en un aumento de la deuda neta en el último trimestre del año.

El EBITDA antes de partidas excepcionales del Grupo para los cuatro trimestres consecutivos hasta el 30 de septiembre de 2023 fue de 5.529 millones de euros. La deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales era de 1,4 veces a 30 de septiembre de 2023. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL PERIODO DE NUEVE MESES FINALIZADO EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2023

La liquidez total a 30 de septiembre de 2023 era de 13.697 millones de euros, 302 millones de euros menos que los 13.999 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, debido a las amortizaciones de deuda del Grupo netas de generación de efectivo en los primeros nueve meses de 2023. Las líneas de financiación generales y de descubierto comprometidas y no dispuestas ascendían a 4.479 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 3.284 millones de euros), y el aumento refleja principalmente la nueva línea de crédito de British Airways por valor de 1.000 millones de libras esterlinas (1.200 millones de euros aproximadamente) mencionada anteriormente; no había líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas (31 de diciembre de 2022: 1.116 millones de euros).

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 bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF y pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras compañías. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo en base a una "Oferta comercial sin competencia", un "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación".

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las Medidas alternativas de rendimiento con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

A continuación, figura la definición de cada MAR, así como una conciliación al indicador más cercano conforme a las NIIF.

a Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

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

Si bien no se han registrado partidas excepcionales en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023, las partidas excepcionales en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 incluyen: cambios significativos en los planes de flota a largo plazo que dan lugar a la reversión del deterioro de los activos de flota y reembolsos legales.

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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre					
	Estatutario 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023	Estatutario 2022 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022
Ingresos de pasaje	19.517	-	19.517	14.020	-	14.020
Ingresos de carga	866	-	866	1.216	-	1.216
Otros ingresos	1.846	-	1.846	1.444	-	1.444
Total ingresos	22.229	-	22.229	16.680	-	16.680
Gastos de personal	3.985	-	3.985	3.417	-	3.417
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.579	-	5.579	4.400	-	4.400
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.891	-	2.891	2.143	-	2.143
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.762	-	1.762	1.391	-	1.391
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.862	-	1.862	1.507	-	1.507
Propiedad, TI y otros gastos ²	788	-	788	670	(23)	693
Gastos comerciales	851	-	851	671	-	671
Depreciación, amortización y deterioro ³	1.508	-	1.508	1.531	(8)	1.539
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(15)	-	(15)	(31)	-	(31)
Diferencias de tipo de cambio	13	-	13	180	-	180
Gastos totales de las operaciones	19.224	-	19.224	15.879	(31)	15.910
Beneficio de las operaciones	3.005	-	3.005	801	31	770
Gastos financieros	(867)	-	(867)	(723)	-	(723)
Ingresos financieros	285	-	285	11	-	11
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	-	-	-	132	-	132
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	77	-	77	19	-	19
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	64	-	64	(305)	-	(305)
Otros créditos no operativos	51	-	51	231	-	231
Total gastos no operativos netos	(390)	-	(390)	(635)	-	(635)
Beneficio antes de impuestos	2.615	-	2.615	166	31	135
Impuestos	(464)	-	(464)	33	(2)	35
Beneficio después de impuestos del periodo	2.151	-	2.151	199	29	170

Trimestre finalizado el 30 de septiembre

Millones de euros	Trimestre finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	Estatutario 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023	Estatutario 2022 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022
Ingresos de pasaje	7.733	-	7.733	6.416	-	6.416
Ingresos de carga	263	-	263	373	-	373
Otros ingresos	650	-	650	540	-	540
Total ingresos	8.646	-	8.646	7.329	-	7.329
Gastos de personal	1.375	-	1.375	1.250	-	1.250
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.029	-	2.029	1.834	-	1.834
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.095	-	1.095	821	-	821
Tasas de aterrizaje y de navegación	658	-	658	544	-	544
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	654	-	654	579	-	579
Propiedad, TI y otros gastos	273	-	273	235	-	235
Gastos comerciales	273	-	273	229	-	229
Depreciación, amortización y deterioro ³	525	-	525	516	(2)	518
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	2	-	2	(10)	-	(10)
Diferencias de tipo de cambio	17	-	17	113	-	113
Gastos totales de las operaciones	6.901	-	6.901	6.111	(2)	6.113
Beneficio de las operaciones	1.745	-	1.745	1.218	2	1.216
Gastos financieros	(302)	-	(302)	(243)	-	(243)
Ingresos financieros	118	-	118	8	-	8
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	13	-	13	2	-	2
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	26	-	26	6	-	6
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(85)	-	(85)	(108)	-	(108)
Otros créditos no operativos	63	-	63	126	-	126
Total gastos no operativos netos	(167)	-	(167)	(209)	-	(209)
Beneficio antes de impuestos	1.578	-	1.578	1.009	2	1.007
Impuestos	(348)	-	(348)	(156)	(2)	(154)
Beneficio después de impuestos del periodo	1.230	-	1.230	853	-	853

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para conformar la presentación del periodo actual de la ganancia neta por venta de inmovilizado material. En consecuencia, para el periodo de nueve meses y el trimestre finalizados el 30 de septiembre de 2022, el Grupo ha reclasificado 31 millones de euros y 10 millones de euros, respectivamente, de ganancias de Otros créditos no operativos a (Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material dentro de Gastos de las operaciones. No hay impacto en el beneficio después de impuestos.

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla debajo.

² Reversión parcial de la multa histórica

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

³ Reversión del deterioro de flota y activos asociados

La reversión de deterioro excepcional por valor de 8 millones de euros para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 está relacionada con seis Airbus A320 de Vueling que habían sido inmovilizados en el cuarto trimestre de 2020 y volvieron al servicio durante 2022. La reversión de deterioro excepcional se registró en Activos por derecho de uso en el Balance de situación y en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

b Beneficio por acción ajustado ^(ICR)

Los beneficios ajustados están basados en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por los resultados atribuibles a los accionistas de la matriz y por el interés de los bonos convertibles, dividido por el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo del impacto de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago en acciones pendientes.

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	
	2023	2022
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la matriz	2.151	199
Partidas excepcionales	-	29
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales	2.151	170
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	3	(147)
Beneficio ajustado	2.154	23
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción	4.938	4.960
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	5.289	5.338
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	43,6	4,0
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	43,6	3,4
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	40,7	0,4

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

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero en base a indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores.

La deuda neta se define como el endeudamiento a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo. La deuda neta excluye los acuerdos de financiación de la cadena de suministros que se clasifican dentro de acreedores comerciales.

El EBITDA antes de partidas excepcionales se define como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro.

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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el	A 31 de diciembre
	30 de septiembre de 2023	de 2022 ¹
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	17.227	19.984
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	(7.801)	(9.196)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	(1.417)	(403)
Deuda neta	8.009	10.385
Beneficio de las operaciones	3.482	1.278
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.047	2.070
EBITDA	5.529	3.348
Más: Partidas excepcionales (excluyendo aquellas registradas en Depreciación, amortización y deterioro)	-	(23)
EBITDA antes de partidas excepcionales	5.529	3.325
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales	1,4	3,1

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

d 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 Efectivo y activos líquidos equivalentes, más Depósitos remunerados a corto plazo, más Líneas de financiación comprometidas y no dispuestas para fines generales y Líneas de financiación comprometidas y no dispuestas específicas para aeronaves

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2023	A 31 de diciembre de 2022
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	7.801	9.196
Depósitos remunerados a corto plazo	1.417	403
Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas	4.426	3.231
Líneas de financiación comprometidas y no dispuestas específicas para aeronaves	-	1.116
Descubiertos y otras líneas de crédito	53	53
Total liquidez	13.697	13.999