

Resultados de IAG correspondientes al tercer trimestre de 2025

Fuerte creación de valor: encaminados a otro año de crecimiento de ingresos, beneficios y retornos para nuestros accionistas

Luis Gallego, consejero delegado de IAG, señaló:

“Hemos obtenido unos fuertes resultados en el tercer trimestre y seguimos encaminados a lograr otro año de crecimiento de ingresos, beneficios y retornos para nuestros accionistas.

En lo que va de año hemos aumentado nuestro beneficio de explotación en un 18% y el beneficio ajustado por acción en un 27%, además de incrementar nuestro dividendo a cuenta. Tras haber completado casi por completo la recompra de acciones por valor de 1.000 millones de euros, tenemos la intención de informar al mercado sobre retornos adicionales para nuestros accionistas cuando presentemos nuestros resultados anuales de 2025 en febrero.

Seguimos centrados en la creación de valor a largo plazo para nuestros accionistas, contribuyendo a alcanzar nuestros objetivos financieros mediante una inversión disciplinada de cara al futuro para mejorar la experiencia del cliente y la eficiencia operativa”.

Aspectos destacados

- Fundamentos sólidos respaldan una creación de valor a largo plazo de primera clase.
- Fuerte rendimiento de los ingresos en el tercer trimestre:
 - Los ingresos de pasajeros aumentaron 177 millones de euros a tipos de cambio constantes, sobre un tercer trimestre récord en 2024.
 - Ingresos de pasajeros/AKO a tipos de cambio constantes de -0,3%; Ingresos de pasajeros/AKO publicados de -2,4%.
 - Ingresos totales publicados de 9.328 millones de euros, frente a 9.329 millones de euros en el tercer trimestre de 2024.
- Control de costes efectivo: el coste unitario excluido el combustible aumentó un 0,2% en el trimestre, en línea con las expectativas.
- Aumento del beneficio de explotación hasta 2.053 millones de euros, un 2,0% más que en el tercer trimestre de 2024 (2.013 millones de euros).
 - Margen de explotación para el tercer trimestre del 22,0%, un aumento de 0,4 ptos.
 - Margen de explotación para los últimos doce meses hasta el 30 de septiembre de 2025 del 15,2%.
- Crecimiento del beneficio ajustado por acción del 27,0% en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025.
- Balance sólido que ofrece opciones para la asignación de capital: apalancamiento neto de 0,8 veces a 30 de septiembre de 2025.
- Anuncio de un dividendo a cuenta de 0,048 euros por acción.
- Hemos completado casi en su totalidad la recompra de acciones por valor de 1.000 millones de euros anunciada en febrero de 2025. Tenemos la intención de anunciar nuevas distribuciones de exceso de efectivo a nuestros accionistas en la presentación de los resultados del ejercicio completo de 2025.
- Estamos encaminados a conseguir otro año de fuerte crecimiento de beneficios y márgenes en 2025.

Perspectivas

- Nuestras perspectivas para el año completo se mantienen sin cambios.
- Nuestras reservas para el cuarto trimestre muestran un nivel de ingresos positivo.
- Estamos encaminados a conseguir otro año de crecimiento de ingresos y beneficios, progreso de márgenes y fuertes retornos para nuestros accionistas.
- La demanda de viajes sigue siendo fuerte. Estamos bien posicionados, con un modelo de negocio sólido, grandes marcas y una red de primera clase, mientras que somos conscientes del entorno macroeconómico y geopolítico.
- Estamos llevando a cabo nuestra estrategia y seguimos construyendo un negocio que ofrecerá creación de valor sostenible a lo largo del ciclo.

Hipótesis de modelización

- Aumento de capacidad para el año completo de alrededor del 2,5%.
- Se asume que los costes unitarios excluido el combustible aumentarán alrededor de un 3% en 2025, como se indicó anteriormente en nuestros resultados del primer semestre de 2025.
- Se espera que las inversiones para el año alcancen aproximadamente los 3.700 millones de euros.
- Se espera que el coste total del combustible sea de 7.100 millones de euros aproximadamente (basado en la curva futura de combustible de aviación y en los tipos de cambio al final del tercer trimestre).

Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos totales	25.234	24.053	4,9 %	9.328	9.329	- %
Beneficio de explotación	3.931	3.322	18,3 %	2.053	2.013	2,0 %
Beneficio después de impuestos	2.703	2.340	15,5 %	1.402	1.435	(2,3)%
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	57,2	47,6	20,2 %	30,2	29,3	3,1 %
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados ¹	8.774	9.828	(1.054)			
Deudas financieras ¹	14.783	17.345	(2.562)			

Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	25.234	24.053	4,9 %	9.328	9.329	- %
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	3.931	3.322	18,3 %	2.053	2.013	2,0 %
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	15,6%	13,8%	1,8 pts	22,0%	21,6%	0,4 pts
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales ²	2.703	2.250	20,1 %	1.402	1.435	(2,3)%
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	55,5	43,7	27,0 %	29,2	28,1	3,9 %
Deuda neta ¹	6.009	7.517	(1.508)			
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ¹	0,8	1,1	(0,3)			
Liquidez total ^{1, 3}	11.442	13.362	(1.920)			

Indicadores operativos	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	265.587	258.933	2,6 %	95.537	93.280	2,4 %
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	8,30	8,23	0,8 %	8,65	8,87	(2,4)%
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	5,99	5,74	4,3 %	5,65	5,64	0,2 %

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 18.

1 Las cifras comparativas del periodo anterior son a 31 de diciembre de 2024.

2 No hubo partidas excepcionales en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025 (2024: 90 millones de euros relacionados con la retirada de la operación de Air Europa y con impuestos, como se explica en la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas de rendimiento).

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

Aspectos financieros destacados del tercer trimestre de 2025

Los ingresos totales del trimestre se mantuvieron estables con respecto al año pasado, debido a unos Ingresos de pasajeros estables, una reducción de los Ingresos de carga y un aumento de Otros ingresos.

Los ingresos unitarios de pasajeros disminuyeron un 2,4%, incluido un impacto negativo estimado de dos puntos porcentuales por el efecto del tipo de cambio. En general, fue un buen rendimiento, después de un tercer trimestre récord en 2024. Como era de esperar, el mercado del Atlántico Norte experimentó cierta debilidad en los puntos de venta de ocio y *economy* de EE. UU. y los precios unitarios de nuestras aerolíneas fueron más bajos en el mercado europeo debido a una combinación del alto crecimiento de British Airways y unos mercados más competitivos en otros lugares. Los mercados del Atlántico Sur y Asia-Pacífico se mostraron fuertes. Concretamente, alrededor de la mitad de la disminución del 7,1% en el Atlántico Norte en los ingresos unitarios se debió al impacto del tipo de cambio.

Los ingresos de carga disminuyeron un 6,9% debido a la bajada de los precios en comparación con el año anterior. La partida de Otros ingresos aumentó un 3,6% lo que incluye el crecimiento continuo en IAG Loyalty.

La evolución de los costes unitarios excluido el combustible siguió mejorando, con un aumento de tan solo un 0,2% en el trimestre (que incluyó dos puntos porcentuales por el efecto favorable del de tipo de cambio). En este sentido, los Gastos de personal aumentaron un 2,9% en términos unitarios, lo que refleja los aumentos salariales acordados, compensados en parte por las mejoras en la productividad; los Gastos asociados a proveedores mejoraron un 2,9% debido principalmente a las ventajas en materia de compras; y los Costes de propiedad aumentaron un 9,1%, lo que refleja las entregas de aviones nuevos y eficientes, así como las inversiones en productos orientados al cliente y en TI.

El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales aumentó un 2,0% (40 millones de euros) hasta alcanzar los 2.053 millones de euros, con un margen en el trimestre del 22,0% (una mejora de 0,4 pts), como resultado de la resiliencia de los ingresos totales, el sólido comportamiento de los costes excluido el combustible y el coste del combustible favorable (mejora de 180 millones de euros o un 8,8%).

Cumpliendo con nuestra estrategia

Desempeño comercial y red

La estrategia de IAG se basa en reforzar sus posiciones de liderazgo global, con especial atención a sus mercados principales del Atlántico Norte, Latinoamérica y Europa (en particular, el mercado doméstico español).

Trimestre finalizado el 30 de septiembre 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 ¹
Atlántico Norte	31,9 %	2,9 %	86,7	(2,4)ptos	(7,1)%
Latinoamérica y Caribe	17,7 %	2,9 %	90,6	(0,5)ptos	0,6 %
Europa	28,1 %	2,4 %	88,9	(0,8)ptos	(6,0)%
Doméstico (España y Reino Unido)	7,8 %	3,7 %	92,4	(1,0)ptos	(4,0)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	10,5 %	1,2 %	86,6	(0,7)ptos	(3,3)%
Asia-Pacífico	4,0 %	(2,2)%	91,6	(0,7)ptos	5,6 %
Total red	100,0 %	2,4 %	88,6	(1,3)ptos	(2,4)%

1 Los ingresos de pasajeros por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos entre 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 el efecto de las hipótesis por billetes no utilizados.

Aprovechando nuestras posiciones de liderazgo global

La región del Atlántico Norte es una gran fortaleza para IAG. IAG aumentó su capacidad en la región del Atlántico Norte en un 2,9% en el trimestre. British Airways (incremento de un 2,4% en el tercer trimestre) aumentó frecuencias; Iberia (incremento de un 2,0%) y Aer Lingus (incremento de un 7,0%) desplegaron sus nuevos aviones A321XLR, añadiendo frecuencias y destinos secundarios.

IAG sigue invirtiendo en el mercado latinoamericano, que está experimentando un crecimiento estructural, especialmente a través de Iberia y LEVEL. El crecimiento de capacidad de IAG en el trimestre fue del 2,9%. Iberia continúa añadiendo frecuencias a sus ciudades principales y aumentó su capacidad un 4,3%. LEVEL incrementó su capacidad un 22,5% desde una base baja mientras que British Airways redujo su capacidad en un 4,6%.

En el mercado intraeuropeo, IAG aumentó su capacidad un 2,4% en el tercer trimestre; British Airways creció un 7,0%, principalmente en sus rutas de ocio punto a punto así como por el aumento de calibre de los aviones en Heathrow, mientras que Iberia redujo su capacidad un 8,1% al centrarse en establecer una programación resiliente. Vueling incrementó su capacidad un 1,9%, particularmente en su mercado principal de Barcelona.

Nuestro crecimiento de capacidad en la región doméstica (España y Reino Unido) fue de un 3,7% en el tercer trimestre. Al igual que en el mercado europeo de corto radio, Iberia redujo su capacidad para apoyar su resiliencia operativa, mientras que Vueling creció significativamente para fortalecer su capacidad y cuota en sus principales mercados domésticos.

El resto del mundo está teniendo un buen rendimiento. Asia Pacífico refleja la racionalización de la red de British Airways (la capacidad disminuyó un 9,8%) debido a su limitada disponibilidad de aviones. África, Oriente Medio y Sur de Asia experimentaron cierto crecimiento gracias a British Airways (incremento de la capacidad de un 2,3%) y Vueling (+16,2%) al añadir una nueva ruta a Estambul, que fue compensado por Iberia (-23,6%) al retirar capacidad de Tel Aviv, así como por razones de resiliencia.

Fortaleciendo nuestra cartera de marcas de primera clase

Estamos continuamente fortaleciendo las propuestas de todas nuestras aerolíneas mediante nuestro programa de transformación para todo el Grupo. Esto respalda nuestro objetivo de ofrecer mayores niveles de servicio al cliente y operaciones más eficientes que ayudarán a sostener una ventaja competitiva a largo plazo y a impulsar un crecimiento sostenible de los beneficios.

Aer Lingus

- Las nuevas rutas A321XLR a Indianápolis, Nashville y Minneapolis han supuesto una notable mejora de beneficios.
- La adopción continua de la estrategia 'primero digital' orientada al cliente ha contribuido a una fuerte mejora del NPS: introducción de Google Pay; nuevas funciones de la aplicación orientadas a la oferta de servicios complementarios; nueva campaña de marketing a través de la aplicación.
- Las mejoras en la prestación de servicios de asistencia en tierra y en los procesos de Red y Programación han ayudado a conseguir un aumento adicional de cinco puntos porcentuales en la puntualidad en el tercer trimestre.

British Airways

- A principios de este año se reanudaron los vuelos a Kuala Lumpur y Bangkok se convertirá ahora en un destino para todo el año. La red de corto radio para viajes de ocio se amplía a nuevos destinos (Graz, Rabat) y aumenta frecuencias (Milán Linate).
- El nuevo concepto global de salas VIP se presentó en Miami y Dubái. También se ha comenzado la renovación de la zona de facturación First Wing en la Terminal 5 de Heathrow.
- British Airways sigue impulsando la mejora de la puntualidad gracias al nuevo modelo operativo de Heathrow implementado durante 2024. Logró su mejor puntualidad en Heathrow en un tercer trimestre desde 2012 y la mejor puntualidad de toda la red desde 2017.

Iberia

- Iberia también está usando sus A321 XLR de forma rentable para ampliar su red transatlántica, con vuelos a Boston y Washington en 2025 y añadiendo Orlando, Recife y Fortaleza durante el próximo invierno. Recife y Fortaleza son indicativos de la capacidad de Iberia para operar a nuevas partes de América del Sur con la tecnología de aviones reciente.
- Iberia continúa transformando la experiencia de sus clientes, incluida una nueva propuesta culinaria, así como la implementación continua de compartimentos superiores más amplios (*L-bins*) en su flota de corto radio.
- El fortalecimiento de las operaciones de asistencia en tierra han permitido mejorar la puntualidad en comparación con el tercer trimestre de 2024.

Vueling

- Durante 2025, Vueling ha ampliado su red con 19 nuevas rutas, mientras continúa con su estrategia de fortalecer su posición en su principal *hub* de Barcelona, así como en toda su red doméstica de España, particularmente en las Islas Canarias.
- El NPS de verano ha sido el más alto de la historia gracias a las mejoras en la experiencia de cliente (mejora del *check-in online*, actualizaciones de comunicaciones, 15 minutos de wifi gratuito en aviones conectados, instalación de sillas de ruedas a bordo) sustentado por un rendimiento operativo más resiliente.
- Incremento interanual de la puntualidad gracias a una mejor planificación y a herramientas que permiten gestionar mejor las interrupciones del control del tráfico aéreo y las condiciones meteorológicas.

IAG Loyalty continúa implementando su estrategia para impulsar la emisión y el canje de Avios, cuyo éxito se refleja en el crecimiento de sus ingresos y beneficios. Hoy anuncia que ha firmado una extensión plurianual de su asociación con American Express, que incluye la asociación de *co-brand* con British Airways, así como la aceptación de las tarjetas American Express en todas las aerolíneas de IAG. La asociación también incluye la posibilidad continuada de transferir los puntos *Membership Rewards* de American Express a Avios con los programas de fidelización de British Airways e Iberia, así como el programa de fidelización de Aer Lingus para los titulares de tarjetas estadounidenses. IAG Loyalty también ha iniciado la transformación de TI de British Airways Holidays, donde tiene previsto cambiar el 90% de los sistemas preexistentes y crear una nueva página web para los clientes.

Asignación disciplinada de capital

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

1. Mantenimiento de un balance sólido

Hemos continuado fortaleciendo nuestro balance durante el tercer trimestre, impulsados por un fuerte flujo de caja libre y una asignación disciplinada de capital:

- El apalancamiento neto a 30 de septiembre fue de 0,8 veces (tercer trimestre de 2024: 1,0 veces) y el apalancamiento bruto de 1,9 veces (tercer trimestre de 2024: 2,6 veces).
- Durante el trimestre, IAG ejecutó una oferta de recompra relacionada con sus bonos de 2027 y 2029, por lo que el bono de 2029 se amortizó en su totalidad (por 400 millones de euros) y el de 2027 se redujo sustancialmente (en 90 millones de euros, quedando ahora pendientes 133 millones de euros).
- El Grupo también emitió un nuevo bono no garantizado a cinco años de 500 millones de euros, que se suscribió diez veces por encima de lo previsto y se fijó en un 3,35%, un nivel inferior a los tipos anteriores y que refleja la sólida calificación de grado de inversión de IAG. También será el punto de referencia para las futuras necesidades de financiación del Grupo.

2. Inversión en el negocio

IAG prevé y ejecuta inversiones disciplinadas en el negocio para mejorar nuestra oferta y eficiencia con el fin de aumentar ingresos, márgenes y flujo de caja libre. Nuestro rango objetivo para la Rentabilidad sobre el capital invertido es del 13% al 16% a lo largo del ciclo.

Durante el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2025 se entregaron seis nuevos aviones, incluidos un A350-900 para Iberia y dos A321XLR para Aer Lingus. Esto eleva el total de aviones entregados en los primeros nueve meses del año a 19. Continuamos esperando recibir un total de 25 aviones durante 2025, con alrededor de dos tercios libres de cargas.

3. Compromiso con rentabilidades sostenibles para los accionistas

IAG se compromete a crear valor sostenible para sus accionistas.

Un dividendo sostenible

Hemos anunciado un incremento al dividendo a cuenta por acción a 0,048 euros. Para el ejercicio financiero de 2024 pagamos a nuestros accionistas 427 millones de euros y aspiramos a incrementar el dividendo aproximadamente en línea con la inflación. El reparto entre el dividendo a cuenta y el dividendo complementario esperado es de alrededor de un 50%, en línea con nuestra práctica pre-Covid.

Retornos adicionales para los accionistas

A 5 de noviembre hemos recomprado alrededor de 950 millones de euros de los 1.000 millones de euros anunciados en nuestro programa de recompra de acciones en los resultados del ejercicio completo de 2024. Tenemos la intención de anunciar nuevas distribuciones de exceso de efectivo a nuestros accionistas en la presentación de los resultados del ejercicio fiscal de 2025 en febrero, basándonos en los flujos de efectivo previstos y el apalancamiento a finales de 2025 y teniendo en cuenta nuestro rango objetivo de apalancamiento de 1,2 veces a 1,5 veces (como guía para las distribuciones de exceso de efectivo).

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. 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.

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	22.034	21.313	3,4 %	8.263	8.270	(0,1)%
Ingresos de carga	912	870	4,8 %	283	304	(6,9)%
Otros ingresos	2.288	1.870	22,4 %	782	755	3,6 %
Ingresos totales	25.234	24.053	4,9 %	9.328	9.329	- %
Gastos de personal	4.891	4.515	8,3 %	1.659	1.574	5,4 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	5.397	5.868	(8,0)%	1.874	2.054	(8,8)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.319	3.101	7,0 %	1.205	1.183	1,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.895	1.842	2,9 %	694	672	3,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.252	2.004	12,4 %	672	715	(6,0)%
Propiedad, TI y otros gastos	853	820	4,0 %	281	272	3,3 %
Gastos comerciales	798	841	(5,1)%	225	264	(14,8)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.920	1.737	10,5 %	663	597	11,1 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	1	(1)	nm	3	(1)	nm
Diferencias de cambio	(23)	4	nm	(1)	(14)	(92,9)%
Gastos totales de explotación	21.303	20.731	2,8 %	7.275	7.316	(0,6)%
Beneficio de explotación	3.931	3.322	18,3 %	2.053	2.013	2,0 %
Gastos financieros	(631)	(677)	(6,8)%	(200)	(206)	(2,9)%
Ingresos financieros	217	299	(27,4)%	62	112	(44,6)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(135)	(63)	nm	(65)	(58)	12,1 %
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	63	46	37,0 %	21	16	31,3 %
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	320	56	nm	(16)	80	nm
Otros gastos no operativos	(150)	(28)	nm	14	(48)	nm
Gastos totales no operativos netos	(316)	(367)	(13,9)%	(184)	(104)	76,9 %
Beneficio antes de impuestos	3.615	2.955	22,3 %	1.869	1.909	(2,1)%
Impuestos	(912)	(615)	48,3 %	(467)	(474)	(1,5)%
Beneficio después de impuestos del periodo	2.703	2.340	15,5 %	1.402	1.435	(2,3)%

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	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	22.034	21.313	3,4 %	8.263	8.270	(0,1)%
Ingresos de carga	912	870	4,8 %	283	304	(6,9)%
Otros ingresos	2.288	1.870	22,4 %	782	755	3,6 %
Ingresos totales	25.234	24.053	4,9 %	9.328	9.329	- %
Gastos de personal	4.891	4.515	8,3 %	1.659	1.574	5,4 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	5.397	5.868	(8,0)%	1.874	2.054	(8,8)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.319	3.101	7,0 %	1.205	1.183	1,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.895	1.842	2,9 %	694	672	3,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.252	2.004	12,4 %	672	715	(6,0)%
Propiedad, TI y otros gastos	853	820	4,0 %	281	272	3,3 %
Gastos comerciales	798	841	(5,1)%	225	264	(14,8)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.920	1.737	10,5 %	663	597	11,1 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	1	(1)	nm	3	(1)	nm
Diferencias de cambio	(23)	4	nm	(1)	(14)	(92,9)%
Gastos totales de explotación	21.303	20.731	2,8 %	7.275	7.316	(0,6)%
Beneficio de explotación	3.931	3.322	18,3 %	2.053	2.013	2,0 %
Gastos financieros	(631)	(677)	(6,8)%	(200)	(206)	(2,9)%
Ingresos financieros	217	299	(27,4)%	62	112	(44,6)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(135)	(63)	nm	(65)	(58)	12,1 %
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	63	46	37,0 %	21	16	31,3 %
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	320	56	nm	(16)	80	nm
Otros (gastos)/ingresos no operativos	(150)	22	nm	14	(48)	nm
Gastos totales no operativos netos	(316)	(317)	(0,3)%	(184)	(104)	76,9 %
Beneficio antes de impuestos	3.615	3.005	20,3 %	1.869	1.909	(2,1)%
Impuestos	(912)	(755)	20,8 %	(467)	(474)	(1,5)%
Beneficio después de impuestos del periodo	2.703	2.250	20,1 %	1.402	1.435	(2,3)%
Indicadores operativos	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	265.587	258.933	2,6 %	95.537	93.280	2,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	227.748	224.696	1,4 %	84.674	83.834	1,0 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	85,8	86,8	(1,0)ptos	88,6	89,9	(1,3)ptos
Número de pasajeros (miles)	92.389	92.975	(0,6)%	34.587	34.745	(0,5)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	3.875	3.809	1,7 %	1.279	1.324	(3,4)%
Despegues	565.369	562.308	0,5 %	202.737	202.135	0,3 %
Horas bloque (horas)	1.762.138	1.721.953	2,3 %	639.669	624.018	2,5 %
Aviones en servicio	625	599	4,3 %	n/a	n/a	n/a
Ingresos de pasajeros/PKT (céntimos de €)	9,67	9,49	2,0 %	9,76	9,86	(1,1)%
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	8,30	8,23	0,8 %	8,65	8,87	(2,4)%
Ingresos de carga/TKT (céntimos de €)	23,54	22,84	3,0 %	22,13	22,96	(3,6)%
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	2,03	2,27	(10,3)%	1,96	2,20	(10,9)%
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	5,99	5,74	4,3 %	5,65	5,64	0,2 %
Coste total/AKO (céntimos de €)	8,02	8,01	0,2 %	7,61	7,84	(2,9)%

ANÁLISIS FINANCIERO correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025

Capacidad de IAG

En los primeros nueve meses de 2025, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados (“AKO”), aumentó un 2,6% con respecto al mismo periodo de 2024.

Capacidad operada por aerolínea

	AKO incr./((dism.) vs. 2024	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./((dism.) vs. 2024
Aer Lingus	7,6 %	80,8	(0,8)ptos
British Airways	2,0 %	83,8	(1,5)ptos
Iberia	0,9 %	88,6	0,7 pto
LEVEL	3,7 %	93,3	(2,0)ptos
Vueling	4,4 %	90,5	(2,3)ptos
Grupo	2,6 %	85,8	(1,0)ptos

El aumento de la capacidad frente a los primeros nueve meses de 2024 refleja el crecimiento de la flota de aviones de cada aerolínea, incluida la introducción de aviones Airbus A321XLR en Aer Lingus e Iberia. British Airways aumentó sus flotas de aviones Boeing 787-10 y de la familia Airbus A320neo. LEVEL añadió un avión A330-200 adicional y Vueling retomó su crecimiento con aviones Airbus A320neo arrendados adicionales. El crecimiento de la capacidad fue ligeramente menor al previsto previamente, en particular en Iberia, a causa de la disponibilidad de aviones y motores.

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, graves, pero plausibles, junto con las necesidades de financiación de aviones. En consecuencia, los Consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuente 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 para la preparación de este informe.

Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras y variaciones que figuran a continuación se refieren a los primeros nueve meses de 2025 frente a los primeros nueve meses de 2024 según los resultados publicados (incluidas las partidas excepcionales).

Resumen

Resultados publicados Millones de euros	2025	2024	Incr./((dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	3.931	3.322	609
Beneficio antes de impuestos	3.615	2.955	660
Beneficio después de impuestos	2.703	2.340	363

El Beneficio de explotación del Grupo en los primeros nueve meses aumentó en 609 millones de euros con respecto a los primeros nueve meses 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 149 millones de euros.

Resumen de partidas excepcionales

No hubo partidas excepcionales en los primeros nueve meses de 2025.

En los primeros nueve meses de 2024, el Grupo registró dos partidas excepcionales, un gasto excepcional de 50 millones de euros correspondiente al *break-fee* relacionado con la retirada de la adquisición de Air Europa, con un ingreso fiscal relacionado de 5 millones de euros y 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 135 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) Millones de euros	2025	2024	Incr./((dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	3.931	3.322	609
Beneficio antes de impuestos	3.615	3.005	610
Beneficio después de impuestos	2.703	2.250	453

Ingresos

Millones de euros	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior (%)	Incr./((dism.) vs. año anterior
Ingresos de pasajeros	22.034	3,4 %	721
Ingresos de carga	912	4,8 %	42
Otros ingresos	2.288	22,4 %	418
Ingresos totales	25.234	4,9 %	1.181

Ingresos de pasajeros

El aumento de los ingresos de pasajeros de 721 millones de euros, o un 3,4%, fue superior al aumento de la capacidad de pasajeros, que fue del 2,6%, impulsado por unos *yields*, medidos como ingresos de pasajeros por pasajeros-kilómetro transportados, un 2,0% mayores, compensado con una reducción del coeficiente de ocupación de pasajeros, que fue 1,0 punto inferior. Los ingresos unitarios de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por AKO, aumentaron un 0,8%. El crecimiento de los ingresos de pasajeros en el periodo de nueve meses reflejó la demanda de viajes resiliente en los mercados principales de IAG.

Ingresos de pasajeros por región

La siguiente tabla muestra los datos regionales correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre. Los datos equivalentes para el tercer trimestre se proporcionan en la sección Cumpliendo con nuestra estrategia, incluida anteriormente en este informe.

Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025	Proporción de AKO totales en 2025	AKO incr./((dism.) vs. 2024	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coeficiente de ocupación de pasajeros incr./((dism.) vs. 2024	Ingresos de pasajeros/AKO incr./((dism.) vs. 2024 ¹
Atlántico Norte	30,8 %	1,8 %	83,5	(1,6)ptos	0,5 %
Latinoamérica y Caribe	19,2 %	3,3 %	89,0	0,6ptos	2,2 %
Europa	26,3 %	2,6 %	85,6	(1,7)ptos	(2,8)%
Doméstico (España y Reino Unido)	7,9 %	3,5 %	89,3	(1,3)ptos	(2,5)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	11,6 %	1,8 %	83,1	(0,7)ptos	1,4 %
Asia-Pacífico	4,2 %	5,4 %	88,7	(0,7)ptos	3,8 %
Total red	100,0 %	2,6 %	85,8	(1,0)ptos	0,8 %

1 Los ingresos de pasajeros por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos entre 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 el efecto de las hipótesis por billetes no utilizados.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 912 millones de euros, fueron 42 millones de euros superiores a los de 2024. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (“TKT”), fueron un 1,7% superiores a los del año anterior, mientras que los *yields* de carga, medidos como ingresos de carga por tonelada-kilómetro de carga, aumentaron un 3,0%. Los *yields* del mercado se elevaron en la primera mitad de 2025, respaldados por las interrupciones en la cadena de suministro global y la fuerte demanda; sin embargo, los *yields* disminuyeron interanualmente en el tercer trimestre, ya que las tasas del mercado comenzaron a estabilizarse tras el aumento del año anterior relacionado con el Mar Rojo. A pesar de ello, el Grupo siguió dando prioridad a los flujos de alto rendimiento y *premium*, y observó un crecimiento en Asia-Pacífico, España y África.

Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 2.288 millones de euros, aumentó 418 millones de euros frente a 2024, impulsada principalmente por el aumento de los ingresos de terceros procedentes de los servicios de mantenimiento, reparaciones y revisión (“MRO”, por sus siglas en inglés), junto con el aumento de los ingresos IAG Loyalty, que incluye British Airways Holidays.

Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación en el periodo de nueve meses aumentaron de 20.731 millones de euros en 2024 a 21.303 millones de euros en 2025, lo que representa un incremento del 2,8%, vinculado al mayor volumen de vuelos y al aumento de los costes unitarios excluido el combustible, que fueron un 4,3% mayores, parcialmente compensados por menores costes unitarios de combustible. El aumento de los costes unitarios excluido el combustible se vio afectado por los efectos favorables de los tipos de cambio, que ascendieron a 49 millones de euros, lo que representa 0,4 puntos de la variación. El crecimiento de los costes derivado del aumento de la partida de Otros ingresos del Grupo impulsó aproximadamente 1,8 puntos del aumento. El resto del crecimiento de los costes unitarios excluido el combustible se debió al aumento de los recursos destinados a la contratación, formación y posterior gestión del programa de vuelos ampliado durante la temporada alta de verano, a 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 gastos asociados a proveedores, que se vieron parcialmente mitigados por el impacto de las iniciativas de transformación e innovación del Grupo.

Gastos de personal

Millones de euros	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior (%)	Incr./((dism.) vs. año anterior
Gastos de personal, millones de euros	4.891	8,3 %	376
Gastos de personal/AKO, céntimos de €	1,84	5,6 %	

El aumento en los gastos de personal de 376 millones de euros o el 8,3% con respecto a 2024 refleja los aumentos salariales y las provisiones para bonus y el incremento del número de empleados, a medida que las aerolíneas del Grupo aumentaron su capacidad y dotaron de recursos a sus operaciones durante la temporada alta de verano. A partir de abril, los gastos de personal también aumentaron debido al incremento de las cotizaciones del empleador a la Seguridad Social en el Reino Unido.

Gastos de combustible y derechos de emisión

	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión, millones de euros	5.397	(8,0)%	(471)
Gastos de combustible y derechos de emisión/AKO, céntimos de €	2,03	(10,3)%	

Los gastos de combustible y derechos de emisión disminuyeron 471 millones de euros, un 8,0% con respecto a 2024, como consecuencia de la bajada de precios y compensado parcialmente por el aumento del volumen de vuelos. El precio efectivo del combustible del Grupo, neto de coberturas de combustible y de divisas relacionadas se redujo aproximadamente un 10% frente a 2024. El coste de cumplir con los distintos regímenes de comercio de derechos de emisión y con el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional ("CORSIA") fue de 297 millones de euros, superior a los 251 millones de euros de los primeros nueve meses de 2024. 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.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.319	7,0 %	218
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.895	2,9 %	53
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.252	12,4 %	248
Propiedad, TI, y otros gastos	853	4,0 %	33
Gastos comerciales	798	(5,1)%	(43)
Diferencias de cambio	(23)	nm	(27)
Gastos asociados a proveedores totales	9.094	5,6 %	482
Gastos asociados a proveedores/AKO, céntimos de €	3,42	3,0 %	

Los Gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 482 millones de euros, un 5,6%, hasta los 9.094 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 relacionados con el crecimiento de los ingresos de British Airways Holidays y 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 3,0% 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 pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material.

	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	1.920	10,5 %	183
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	1	nm	(2)
Costes de propiedad, millones de euros	1.921	10,7 %	185
Costes de propiedad/AKO, céntimos de €	0,72	7,9 %	

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* y la inversión en TI.

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, al euro y al dólar estadounidense. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, donde la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible normalmente generan un déficit que se gestiona y se cubre parcialmente. El Grupo cubre 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 los primeros nueve meses de 2025 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se benefició de 149 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	2025		Efecto total de los tipos de cambio
Favorable/(adverso)	Efecto de las conversiones	Efecto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	94	(130)	(36)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(96)	281	185
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	(2)	151	149

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales por compañía operadora

	2025	2024	Incr./ (dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas) ¹	1.637	1.385	252
Aer Lingus (millones de euros)	250	148	102
Iberia (millones de euros)	1.074	816	258
Vueling (millones de euros)	367	389	(22)
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas) ¹	332	318	14

1 Las cifras comparativas de 2024 han sido reexpresadas por la transferencia de British Airways Holidays de British Airways a IAG Loyalty.

En British Airways, la mejora en el beneficio de explotación de 252 millones de libras esterlinas se debió a su aumento del 2,0% de la capacidad, junto con mejores ingresos unitarios de pasajeros, neto de un aumento en los costes excluido el combustible. El aumento de 102 millones de euros en el beneficio de explotación de Aer Lingus se debió principalmente al crecimiento, con la introducción de aviones Airbus A321XLR, junto con el efecto de las huelgas en el periodo comparativo de 2024. Iberia se benefició de mayores ingresos unitarios de pasajeros y mayores ingresos de MRO. El ligero descenso en el beneficio de explotación de Vueling se debió principalmente al mercado europeo, mientras que el segmento Doméstico registró buenos resultados. Además, todas las aerolíneas del Grupo se beneficiaron de la reducción de los precios del combustible. 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 frente a 2024 de 43 millones de libras esterlinas en los primeros nueve meses (13,5%).

Gastos totales no operativos netos

Los gastos totales no operativos netos de los primeros nueve meses fueron de 316 millones de euros, frente a gastos de 367 millones de euros en 2024, que incluían el gasto excepcional de 50 millones de euros por el *break-fee* relacionado con la retirada de la adquisición de Air Europa descrita anteriormente. La variación neta en el valor razonable de los instrumentos financieros de 135 millones de euros está relacionado con el bono convertible del Grupo, cuyo valor aumentó en consonancia con el aumento del precio de la acción del Grupo. La depreciación del dólar estadounidense a 30 de septiembre de 2025 con respecto al 31 de diciembre de 2024 dio lugar a un Ingreso neto por conversión de moneda extranjera de 320 millones de euros en 2025, frente a un ingreso de 56 millones de euros en 2024. La partida de Otros gastos no operativos de 150 millones de euros se refiere principalmente a contratos de derivados de tipos de cambio a los que no se aplica la contabilidad de coberturas, que también se vieron afectados por la debilidad del dólar estadounidense.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el beneficio de los primeros nueve meses fue de 912 millones de euros (2024: gasto fiscal de 615 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 25% (2024: 21%). La diferencia entre el tipo impositivo efectivo del periodo actual, del 25%, y el tipo impositivo efectivo del periodo anterior, del 21%, se debe principalmente a la derogación del Real Decreto Ley 3/2016 en España, que se detalla en la sección Definición y conciliación de medidas alternativas de rendimiento.

El gasto fiscal se calcula aplicando la mejor estimación del tipo impositivo efectivo medio anual para cada jurisdicción fiscal significativa a los ingresos antes de impuestos del periodo intermedio de cada jurisdicción. 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 24% para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 25% y el tipo impositivo previsto del 24% se debe principalmente a los impuestos en España sobre los dividendos intragrupo, compensados parcialmente por un ingreso fiscal de ejercicios anteriores.

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 un fallo histórico ("el Fallo") emitido 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 los primeros nueve meses 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. Posteriormente, el Grupo recuperó 260 millones de euros en concepto de IVA soportado por algunas de sus filiales. Se espera que estos importes, así como otros pagos realizados a la HMRC correspondientes a periodos anteriores a su decisión, que en conjunto ascienden a 513 millones de euros, sean reembolsados si el asunto se resuelve favorablemente para el Grupo. En consecuencia, estos importes se han registrado como un activo no corriente en el Balance de situación.

Además, durante los primeros nueve 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 y la partida de Otros ingresos de la Cuenta de resultados cuando se canjean los Avios. Estos pagos ascienden a 70 millones de euros a 30 de septiembre de 2025 y se han consignado como un activo contingente.

Los Consejeros consideran que no es probable que se produzca un resultado adverso y, en consecuencia, el Grupo sigue considerando, a 30 de septiembre de 2025 y hasta la fecha de este informe, que el activo no corriente de 513 millones de euros reconocido como resultado del pago a la HMRC es recuperable.

Entregas de aviones, financiación y pedidos de flota

Número de aviones	Entregados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025	De los cuales financiados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025	Aviones entregados en 2024 y financiados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025
Airbus A320neo (Aer Lingus)	2	-	-
Airbus A320neo (British Airways)	6	4	-
Airbus A321neo (British Airways)	3	1	-
Airbus A321XLR (Aer Lingus)	3	-	2
Airbus A321XLR (Iberia)	3	1	1
Airbus A350-900 (Iberia)	1	-	-
Boeing 787-10 (British Airways)	1	-	-
Subtotal: entregas de fabricantes	19	6	3
Airbus A320ceo (arrendamiento directo de Vueling)	7	7	-
Total	26	13	3

Durante el primer trimestre, el Grupo ejerció opciones de compra de seis aviones Airbus A350-900 para Iberia, junto con seis aviones Airbus A350-1000 y seis aviones Boeing 777-9 para British Airways. En el segundo trimestre, el Grupo realizó pedidos para 53 aviones de fuselaje ancho: 21 aviones Airbus A330-900neo, que podrán incorporarse a Aer Lingus, Iberia o LEVEL, y 32 aviones Boeing 787-10 para British Airways. El pedido de 53 aviones estaba sujeto a la aprobación de los accionistas, que se obtuvo el 19 de junio de 2025 en la Junta General de Accionistas del Grupo. No hubo más pedidos de aviones en el tercer trimestre.

Estos pedidos se destinarán a la renovación y ampliación de la flota y 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 2033.

Deuda bruta, deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Deuda total	14.783	17.345
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	8.774	9.828
Deuda neta	6.009	7.517
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	7.599	6.807
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,9	2,5
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	0,8	1,1

La reducción de la Deuda total incluye el impacto de la decisión del Grupo de amortizar parcialmente antes de su vencimiento en enero de 2025 577 millones de euros de bonos con vencimiento en 2027 y 2029. En septiembre de 2025, el Grupo reembolsó otros 490 millones de euros del importe nominal de estos bonos y emitió un nuevo bono no garantizado por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2030. El Grupo también reembolsó un bono no garantizado por valor de 500 millones de euros en su vencimiento previsto en marzo de 2025. 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. Los reembolsos de la deuda existente por aviones del Grupo fueron superiores a la financiación recibida en relación con entregas de aviones nuevos, en consonancia con el objetivo del Grupo de mantener una parte de los aviones nuevos entregados en 2025 libre de cargas.

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 el aumento del EBITDA antes de partidas excepcionales durante los primeros nueve meses. 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 el segundo semestre del año, por lo que se espera que el apalancamiento neto aumente ligeramente en el cuarto trimestre.

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 y British Airways también cuentan con la calificación de grado de inversión de Moody's (Baa3). El 14 de mayo de 2025, Moody's cambió la perspectiva de ambas empresas de estable a positiva.

Liquidez

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	8.774	9.828
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	2.621	3.400
Líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas	47	134
Total	11.442	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 (2.500 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 los tipos de cambio de la RCF denominada en dólares estadounidenses.

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 sigue supervisando el entorno de riesgos e interpela a la dirección en cuanto a sus planes para abordar y adaptarse a los cambios que influyen o afectan al rendimiento del Grupo, incluidos la volatilidad de los mercados financieros, las tensiones geopolíticas y las fricciones en los flujos comerciales, las interrupciones en las operaciones y la cadena de suministro del Grupo y la inteligencia artificial (IA) y otras tecnologías emergentes que podrían transformar el negocio 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, las consecuencias para los mercados y la demanda derivadas de la inflación y de las decisiones sobre políticas gubernamentales que puedan reducir la confianza de los clientes en segmentos o mercados clave; (ii) la constante intensificación de los eventos geopolíticos y los conflictos, que generan mayor incertidumbre en los mercados, podría restringir el acceso a los mercados y provocar movimientos significativos en los precios del combustible y los tipos de cambio; (iii) la resiliencia ante el entorno hostil y cada vez más amenazante de los ciberataques, que utilizan técnicas sofisticadas, como la inteligencia artificial y la ingeniería social, para obtener acceso no autorizado a los sistemas y datos de las empresas del Grupo o sus cadenas de suministro; (iv) la resiliencia operativa, de TI y técnica de sus aerolíneas, planes de respuesta y herramientas de gestión de interrupciones para adaptarse a acontecimientos imprevistos, como cierres o interrupciones del espacio aéreo, ciberataques o un aumento de las fricciones que afecten al flujo de mercancías y provoquen más retrasos en la cadena de suministro en el mantenimiento de aviones, especialmente en lo que respecta a motores y componentes; (v) los planes de expansión de los aeropuertos de Londres, incluidos Heathrow y Gatwick; y (vi) la gestión de la base de costes y la aceleración del cambio transformacional. No se han identificado nuevos riesgos principales a través de las conversaciones y evaluaciones de gestión de riesgos en lo que va de año. Cuando se han requerido medidas adicionales, el Consejo ha considerado posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes que abordarían dichos riesgos o los asumirían dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo.

De los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2024, y teniendo en cuenta el entorno actual, a continuación se describen los principales riesgos que siguen siendo prioritarios, debido a sus posibles repercusiones para el Grupo.

Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro.

El sector de la aviación sigue viéndose afectado por su dependencia de la cadena de suministro global, con las tensiones adicionales de las presiones inflacionistas y las fricciones en el comercio mundial debido a la amenaza de regímenes arancelarios nuevos o recíprocos. Las aerolíneas del Grupo evalúan de forma proactiva los horarios para garantizar la operatividad utilizando herramientas de IA y datos para mejorar las previsiones y la previsibilidad. Los especialistas en compras trabajan con todos los proveedores críticos para comprender cualquier posible interrupción que pudiera afectar a la disponibilidad de nuevos aviones, motores o bienes esenciales, o a la fiabilidad de servicios críticos. El Grupo se centra especialmente en los fabricantes de aviones y motores, dada la falta de disponibilidad de flota y motores y los problemas de durabilidad de los motores, con el fin de comprender sus planes de recuperación y garantizar que se minimicen los costes adicionales y la complejidad de los retrasos en las entregas o que se optimice la resiliencia para mitigar las debilidades de terceros. Se evalúan y gestionan de forma proactiva los desarrollos de la infraestructura aeroportuaria, especialmente en Londres, y la dependencia de las aerolíneas de los planificadores aeroportuarios, el gobierno y los reguladores con el fin de garantizar que las soluciones permitan el crecimiento de forma oportuna y rentable o minimizar el impacto en las operaciones.

Ciberseguridad y datos

El aumento continuo de los conflictos geopolíticos, las posturas proteccionistas entre regiones y Gobiernos y el uso de la IA como herramienta para ampliar los ataques de *malware* aumentan la exposición a los actores maliciosos que tienen como objetivo los negocios del Grupo y sus terceros. Los ataques de gran repercusión tanto en el sector de la aviación como en otros sectores, especialmente en aquellos con cadenas de suministro complejas e interconectadas, han provocado niveles prolongados de interrupción y paralización de las operaciones comerciales. Estos pueden tener un impacto significativo con tiempos de recuperación inciertos o requerir limitaciones en las operaciones para abordar y resolver o restaurar la pérdida de datos. El Grupo sigue desarrollando sus defensas de seguridad y ampliando sus capacidades de supervisión y recuperación para protegerse.

Entorno económico, político y regulatorio

Los acontecimientos macroeconómicos generales pueden seguir generando incertidumbre y volatilidad en los mercados, lo que afectaría a la demanda, así como al entorno inflacionista, la presión sobre los tipos de interés, el precio del combustible y la volatilidad de los tipos de cambio. El tono del diálogo y las respuestas políticas entre los países ante los conflictos actuales pueden provocar interrupciones en las operaciones del Grupo o de terceros, así como cambios en las inversiones, las posturas políticas o la cooperación comercial. El Grupo continúa supervisando y evaluando las amenazas y los posibles efectos, en particular los efectos de los nuevos acuerdos comerciales, las barreras al comercio o los aranceles adicionales. El auge de los Gobiernos populistas y la tendencia a la disparidad reguladora y política entre regiones clave o un cambio significativo en los enfoques de las políticas gubernamentales, pueden dar lugar a un mayor proteccionismo, que podría provocar distorsiones en el mercado o en la competencia que aumentarían los costes y la complejidad o afectarían al modelo de negocio y a las operaciones de las aerolíneas del Grupo.

Resiliencia operativa y de TI

El entorno operativo de las aerolíneas del Grupo sigue dependiendo en gran medida de la capacidad de adaptar los procesos operativos y de atención al cliente a los cambios en los acontecimientos externos, en particular las huelgas que afectan al control del tráfico aéreo o a la prestación de servicios aeroportuarios, y a medida que el Grupo se aleja de las infraestructuras y los sistemas preexistentes. El Grupo ha llevado a cabo una importante transformación de sus infraestructuras de TI, que ha modernizado y digitalizado sus equipos de TI, además de garantizar una mayor resiliencia técnica. El Grupo sigue viéndose afectado por su dependencia de la cadena de suministro mundial y por los efectos de los retrasos en las entregas de aviones, la escasez de componentes y motores en las rotaciones de aviones, los aviones en tierra y la menor utilización de los aviones. Sus aerolíneas se centran en minimizar el impacto de los posibles cortes no programados o las interrupciones a los clientes, reforzando aún más las redes de las aerolíneas.

Transformación, innovación e IA

El Grupo sigue centrándose en la base de costes para compensar los aumentos inflacionarios de los precios en la cadena de suministro y los costes adicionales de la resiliencia. Se está acelerando la adopción de la IA para proporcionar soluciones a los cuellos de botella operativos o a los incidentes disruptivos, optimizar los resultados o rediseñar las formas de trabajar con el apoyo de conocimientos basados en datos, con el despliegue y la integración de herramientas de IA en los negocios del Grupo. Se han identificado el talento y las habilidades que se necesitarán en el futuro para impulsar el ritmo de transformación, innovación y crecimiento necesarios para cumplir la ambición del Grupo, y las empresas del Grupo continúan adaptando sus estructuras organizativas para mantener su agilidad y capacidad de respuesta ante el cambiante panorama de riesgos.

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

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - GRUPO

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Pasajeros transportados (miles)	92.389	92.975	(0,6)%	34.587	34.745	(0,5)%
Atlántico Norte	10.203	10.219	(0,2)%	3.960	3.937	0,6 %
Latinoamérica y Caribe	5.553	5.372	3,4 %	1.862	1.840	1,2 %
Europa	48.344	48.815	(1,0)%	18.608	18.583	0,1 %
Doméstico (España y Reino Unido)	22.409	22.759	(1,5)%	8.116	8.317	(2,4)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	4.856	4.807	1,0 %	1.685	1.695	(0,6)%
Asia-Pacífico	1.024	1.003	2,1 %	356	373	(4,6)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	227.748	224.696	1,4 %	84.674	83.834	1,0 %
Atlántico Norte	68.098	68.219	(0,2)%	26.401	26.366	0,1 %
Latinoamérica y Caribe	45.432	43.685	4,0 %	15.367	15.005	2,4 %
Europa	59.843	59.488	0,6 %	23.854	23.506	1,5 %
Doméstico (España y Reino Unido)	18.859	18.480	2,1 %	6.864	6.694	2,5 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	25.532	25.277	1,0 %	8.723	8.690	0,4 %
Asia-Pacífico	9.984	9.547	4,6 %	3.465	3.573	(3,0)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	265.587	258.933	2,6 %	95.537	93.280	2,4 %
Atlántico Norte	81.534	80.128	1,8 %	30.451	29.603	2,9 %
Latinoamérica y Caribe	51.033	49.409	3,3 %	16.957	16.477	2,9 %
Europa	69.939	68.145	2,6 %	26.842	26.214	2,4 %
Doméstico (España y Reino Unido)	21.112	20.391	3,5 %	7.428	7.165	3,7 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	30.707	30.176	1,8 %	10.075	9.951	1,2 %
Asia-Pacífico	11.262	10.684	5,4 %	3.784	3.870	(2,2)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	85,8	86,8	(1,0)	88,6	89,9	(1,3)
Atlántico Norte	83,5	85,1	(1,6)	86,7	89,1	(2,4)
Latinoamérica y Caribe	89,0	88,4	0,6	90,6	91,1	(0,5)
Europa	85,6	87,3	(1,7)	88,9	89,7	(0,8)
Doméstico (España y Reino Unido)	89,3	90,6	(1,3)	92,4	93,4	(1,0)
África, Oriente Medio y Sur de Asia	83,1	83,8	(0,7)	86,6	87,3	(0,7)
Asia-Pacífico	88,7	89,4	(0,7)	91,6	92,3	(0,7)
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	3.875	3.809	1,7 %	1.279	1.324	(3,4)%

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Aer Lingus						
Pasajeros transportados (miles)	8.794	8.497	3,5 %	3.483	3.353	3,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	21.410	20.112	6,5 %	8.635	8.161	5,8 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	26.510	24.642	7,6 %	10.162	9.595	5,9 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación pto	80,8	81,6	(0,8)ptos	85,0	85,1	(0,1)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	125	132	(5,3)%	45	45	- %
British Airways						
Pasajeros transportados (miles)	34.925	34.962	(0,1)%	12.989	12.852	1,1 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	112.720	112.487	0,2 %	41.261	41.316	(0,1)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	134.438	131.827	2,0 %	47.172	46.373	1,7 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación pto	83,8	85,3	(1,5)ptos	87,5	89,1	(1,6)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	2.792	2.779	0,5 %	917	964	(4,9)%
Iberia						
Pasajeros transportados (miles)	18.744	19.578	(4,3)%	6.469	6.930	(6,7)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	57.637	56.727	1,6 %	20.560	20.582	(0,1)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	65.073	64.524	0,9 %	22.863	22.801	0,3 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación pto	88,6	87,9	0,7ptos	89,9	90,3	(0,4)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	923	863	7,0 %	304	299	1,7 %
LEVEL						
Pasajeros transportados (miles)	678	675	0,4 %	223	296	(24,7)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	5.786	5.702	1,5 %	2.471	2.448	0,9 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	6.202	5.981	3,7 %	2.634	2.547	3,4 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación pto	93,3	95,3	(2,0)ptos	93,8	96,1	(2,3)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	35	35	- %	13	16	(18,8)%
Vueling						
Pasajeros transportados (miles)	29.248	29.263	(0,1)%	11.350	11.314	0,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	30.195	29.668	1,8 %	11.747	11.327	3,7 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	33.364	31.959	4,4 %	12.706	11.964	6,2 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación pto	90,5	92,8	(2,3)ptos	92,5	94,7	(2,2)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	n/a	n/a	n/a	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 periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre 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 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 periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025, se registraron dos partidas excepcionales durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre 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 para el periodo de nueve meses y el trimestre finalizados el 30 de septiembre de 2025 y 2024, respectivamente:

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre					
	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025	Publicada 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024
Ingresos de pasajeros	22.034	-	22.034	21.313	-	21.313
Ingresos de carga	912	-	912	870	-	870
Otros ingresos	2.288	-	2.288	1.870	-	1.870
Ingresos totales	25.234	-	25.234	24.053	-	24.053
Gastos de personal	4.891	-	4.891	4.515	-	4.515
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.397	-	5.397	5.868	-	5.868
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.319	-	3.319	3.101	-	3.101
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.895	-	1.895	1.842	-	1.842
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.252	-	2.252	2.004	-	2.004
Propiedad, TI y otros gastos	853	-	853	820	-	820
Gastos comerciales	798	-	798	841	-	841
Depreciación, amortización y deterioro	1.920	-	1.920	1.737	-	1.737
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	1	-	1	(1)	-	(1)
Diferencias de cambio	(23)	-	(23)	4	-	4
Gastos totales de explotación	21.303	-	21.303	20.731	-	20.731
Beneficio de explotación	3.931	-	3.931	3.322	-	3.322
Gastos financieros	(631)	-	(631)	(677)	-	(677)
Ingresos financieros	217	-	217	299	-	299
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(135)	-	(135)	(63)	-	(63)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	63	-	63	46	-	46
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	320	-	320	56	-	56
Otros gastos no operativos ¹	(150)	-	(150)	(28)	(50)	22
Gastos totales no operativos netos	(316)	-	(316)	(367)	(50)	(317)
Beneficio antes de impuestos	3.615	-	3.615	2.955	(50)	3.005
Impuestos ²	(912)	-	(912)	(615)	140	(755)
Beneficio después de impuestos del periodo	2.703	-	2.703	2.340	90	2.250

Millones de euros	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025	Publicada 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024
Ingresos de pasajeros	8.263	-	8.263	8.270	-	8.270
Ingresos de carga	283	-	283	304	-	304
Otros ingresos	782	-	782	755	-	755
Ingresos totales	9.328	-	9.328	9.329	-	9.329
Gastos de personal	1.659	-	1.659	1.574	-	1.574
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.874	-	1.874	2.054	-	2.054
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.205	-	1.205	1.183	-	1.183
Tasas de aterrizaje y de navegación	694	-	694	672	-	672
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	672	-	672	715	-	715
Propiedad, TI y otros gastos	281	-	281	272	-	272
Gastos comerciales	225	-	225	264	-	264
Depreciación, amortización y deterioro	663	-	663	597	-	597
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	3	-	3	(1)	-	(1)
Diferencias de cambio	(1)	-	(1)	(14)	-	(14)
Gastos totales de explotación	7.275	-	7.275	7.316	-	7.316
Beneficio de explotación	2.053	-	2.053	2.013	-	2.013
Gastos financieros	(200)	-	(200)	(206)	-	(206)
Ingresos financieros	62	-	62	112	-	112
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(65)	-	(65)	(58)	-	(58)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	21	-	21	16	-	16
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(16)	-	(16)	80	-	80
Otros ingresos/(gastos) no operativos	14	-	14	(48)	-	(48)
Gastos totales no operativos netos	(184)	-	(184)	(104)	-	(104)
Beneficio antes de impuestos	1.869	-	1.869	1.909	-	1.909
Impuestos	(467)	-	(467)	(474)	-	(474)
Beneficio después de impuestos del periodo	1.402	-	1.402	1.435	-	1.435

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

El gasto excepcional de 50 millones de euros representaba el importe acordado con Globalia para terminar el acuerdo, firmado el 23 de febrero de 2023, para la compra del 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que el Grupo no poseía anteriormente. El 1 de agosto de 2024, el Grupo ejerció su derecho a desistir de la adquisición y, como tal, se terminó el acuerdo. El gasto excepcional se registró dentro de Otros gastos no operativos en la Cuenta de resultados y no hubo ningún impacto en el flujo de efectivo del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024. El ingreso fiscal correspondiente fue de 5 millones de euros.

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

El ingreso fiscal excepcional de 135 millones de euros registrado en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024 estaba relacionado con la derogación del RDL 3/2016 correspondiente a los ejercicios fiscales 2016 a 2023 por el Tribunal Constitucional de España el 18 de enero de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016, se permitía a 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.

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024, el Grupo recibió 9 millones de euros de las autoridades fiscales españolas en relación con los ejercicios fiscales 2016 a 2022.

b Beneficio ajustado por acción ^(ICR)

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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	
	2025	2024
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	2.703	2.340
Partidas excepcionales	-	90
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales	2.703	2.250
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	104	51
Beneficio ajustado	2.807	2.301
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	4.727	4.912
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	5.063	5.268
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	57,2	47,6
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	57,2	45,8
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	55,5	43,7

c Costes de propiedad

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

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	
	2025	2024
Depreciación, amortización y deterioro	1.920	1.737
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	1	(1)
Costes de propiedad	1.921	1.736

d Deuda bruta/EBITDA y Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales ^(ICR)

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 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 periodo contable. Indica la rentabilidad del Grupo y de los flujos de efectivo de explotación principales que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Deuda bruta: Deudas financieras remuneradas a largo plazo	14.783	17.345
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.567	8.189
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.207	1.639
Deuda neta	6.009	7.517
Beneficio de explotación	4.892	4.283
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.547	2.364
EBITDA	7.439	6.647
Más: Partidas excepcionales	160	160
EBITDA antes de partidas excepcionales	7.599	6.807
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,9	2,5
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	0,8	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 periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		Cierre a 30 de septiembre	Cierre a 31 de diciembre
	2025	2024	2025	2024
Libra esterlina a euro	1,17	1,18	1,15	1,21
Euro a dólar estadounidense	1,14	1,09	1,18	1,04
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,33	1,28	1,35	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 las líneas de descubierto concedidas y no dispuestas.

Millones de euros	A 30 de septiembre de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.567	8.189
Depósitos remunerados a corto plazo	1.207	1.639
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	2.608	3.344
Líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas	47	134
Descubiertos y otras líneas de crédito	13	56
Liquidez total	11.442	13.362