

# Resultados de IAG correspondientes al primer semestre de 2025

## Sólido primer semestre de 2025: demanda robusta que ha generado resultados positivos, crecimiento de los márgenes y una fuerte rentabilidad para los accionistas

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

“Nuestros sólidos resultados en el primer semestre de 2025 reflejan la resiliencia de la demanda de viajes y el éxito de nuestra transformación en curso, respaldada por las fortalezas fundamentales de nuestro Grupo.

“Seguimos beneficiándonos de la tendencia de un cambio estructural en el gasto de los consumidores hacia los viajes. Continuamos centrados en nuestras marcas líderes en el mercado y en nuestras principales zonas geográficas, donde seguimos observando un rendimiento robusto, lo que nos permite invertir en flota y tecnología para mejorar la eficiencia operativa y la experiencia del cliente.

“Estos resultados nos dan confianza en que lograremos un buen crecimiento de los beneficios y una progresión de los márgenes para el conjunto del año y nos permiten crear valor para nuestros accionistas a través de nuestro dividendo sostenible y la recompra de acciones.”

### Aspectos destacados

- El crecimiento de los ingresos en el primer semestre fue del 8,0%, hasta alcanzar los 15.906 millones de euros, lo que refleja la fuerte demanda de nuestra red y nuestras marcas.
- El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales en el primer semestre de 2025 aumentó un 43,5%, hasta alcanzar los 1.878 millones de euros, gracias a los ingresos, el combustible y los tipos de cambio.
  - El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales del segundo trimestre aumentó un 35,4%, hasta alcanzar los 1.680 millones de euros.
- El programa de transformación está mejorando la experiencia del cliente y ha contribuido a un aumento de 2,9 pts del margen de explotación, que se sitúa en el 11,8% en el primer semestre.
- La fortaleza del balance ofrece flexibilidad en la asignación de capital: apalancamiento neto de 0,7 veces y apalancamiento bruto de 2,0 veces, respaldado por un significativo flujo de caja libre.
- Creación de valor para nuestros accionistas:
  - Crecimiento del beneficio ajustado por acción del 69,9%.
  - Devolución de alrededor de 1.500 millones de euros de efectivo a los accionistas en 2025 a través de dividendos y recompras, anunciados hasta la fecha.

### Perspectivas

- Confiamos en lograr un buen crecimiento del beneficio, una progresión en los márgenes y una fuerte rentabilidad para nuestros accionistas este año, siendo conscientes de la incertidumbre continuada que puede generar el contexto geopolítico y macroeconómico actual.
- Seguimos observando una demanda robusta de viajes aéreos y de nuestras marcas en nuestros principales mercados, lo que pone de relieve la fortaleza de nuestra cartera.
- La demanda en nuestros mercados principales de Norteamérica, Latinoamérica y Europa es robusta, con la fortaleza de nuestra cabina *premium* mitigando parcialmente cierta debilidad en la demanda en el punto de origen de la venta de EE. UU. para el segmento de viajes de ocio en la cabina *economy*.
- A fecha de 29 de julio, tenemos un 57% de reservas para el segundo semestre, con unos ingresos por reservas en línea con los del año pasado.
- Confiamos en las perspectivas a largo plazo de IAG.

## Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos totales	<b>15.906</b>	14.724	8,0 %	<b>8.862</b>	8.295	6,8 %
Beneficio de explotación	<b>1.878</b>	1.309	43,5 %	<b>1.680</b>	1.241	35,4 %
Beneficio después de impuestos	<b>1.301</b>	905	43,8 %	<b>1.125</b>	909	23,8 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	<b>27,3</b>	18,4	48,4 %			
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados <sup>1</sup>	<b>9.348</b>	9.828	(480)			
Deudas financieras <sup>1</sup>	<b>14.807</b>	17.345	(2.538)			
<b>Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)</b>	<b>2025</b>	2024	Incr./ (dism.)	<b>2025</b>	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	<b>15.906</b>	14.724	8,0 %	<b>8.862</b>	8.295	6,8 %
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	<b>1.878</b>	1.309	43,5 %	<b>1.680</b>	1.241	35,4 %
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	<b>11,8%</b>	8,9%	2,9 pts	<b>19,0%</b>	15,0%	4,0 pts
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales <sup>2</sup>	<b>1.301</b>	815	59,6 %	<b>1.125</b>	908	23,9 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	<b>26,5</b>	15,6	69,9 %			
Deuda neta <sup>1</sup>	<b>5.459</b>	7.517	(2.058)			
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) <sup>1</sup>	<b>0,7</b>	1,1	(0,4)			
Liquidez total <sup>1, 3</sup>	<b>12.024</b>	13.362	(1.338)			
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2025</b>	2024	Incr./ (dism.)	<b>2025</b>	2024	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>170.050</b>	165.653	2,7 %	<b>90.916</b>	88.969	2,2 %
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	<b>8,10</b>	7,87	2,9 %	<b>8,55</b>	8,33	2,6 %
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	<b>6,18</b>	5,80	6,6 %	<b>5,91</b>	5,65	4,6 %

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 49.

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

2 No hubo partidas excepcionales en el semestre finalizado el 30 de junio 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.

## Hipótesis de modelización para el ejercicio 2025

### Ingresos

- La fuerte demanda de los clientes continúa.
- Aumento de capacidad de aproximadamente un 2,5%, sujeto al impacto de los desafíos operacionales relacionados con el control del tráfico aéreo y la fiabilidad de los motores de los aviones.

### Costes unitarios excluido el combustible

- Ahora esperamos que los costes unitarios excluido el combustible para 2025 aumenten en torno al 3%, frente a la previsión anterior de alrededor del 4%.
- Esperamos un pequeño aumento de los costes subyacentes en comparación con nuestras previsiones anteriores, debido a un menor crecimiento de la capacidad y a unos costes de resiliencia ligeramente superiores.
- Se espera que el efecto del tipo de cambio suponga ahora un ligero impulso en el segundo semestre.

### Costes de combustible

- Se espera que el coste total de combustible sea de alrededor de 7.100 millones de euros, según la curva de futuros del combustible de aviación y los tipos de cambio a 30 de junio de 2025.

### Flujo de caja libre

- Objetivo de generar un flujo de caja libre significativo, impulsado por márgenes elevados sostenidos.
- Pago neto en el primer semestre de 408 millones de euros a la HMRC.
- Inversiones en inmobilizado de aproximadamente 3.700 millones de euros, en función de las entregas de flota.
- Dividendo complementario del ejercicio 2024 de 280 millones de euros ya abonado. Próxima actualización del dividendo a cuenta en los resultados del tercer trimestre.
- Además, devolución de 1.200 millones de euros de excedente de capital en 2025.

## Cumpliendo con nuestra estrategia

Nuestra estrategia está diseñada para generar crecimiento de beneficios con márgenes sostenibles de clase mundial, combinación que propiciará la creación de valor sostenible para los accionistas.

Nuestro objetivo es alcanzar unos márgenes de explotación del 12% al 15% a medio plazo, una rentabilidad sobre el capital invertido ("RoIC", por sus siglas en inglés) del 13% al 16%, y un apalancamiento neto inferior a 1,8 veces a lo largo del ciclo.

Según nuestros tres imperativos estratégicos, contamos con tres factores principales que impulsarán los beneficios, los márgenes y el RoIC para los próximos años:

- 1 Transformación de British Airways: British Airways confía en alcanzar el objetivo de margen del 15% para 2027.
- 2 Potenciación de nuestras plataformas españolas: nueva ambición a medio plazo para Iberia, con el objetivo de alcanzar 1.400 millones de euros de beneficio de explotación aproximadamente (2024: 1.027 millones de euros) y un margen entre el 13,5% y el 15%.
- 3 Crecimiento de IAG Loyalty: generando mayor crecimiento, beneficios y generación de efectivo.

Estas prioridades se sustentan en nuestro programa de transformación a nivel de Grupo, que permitirá a nuestros negocios alcanzar todo su potencial a largo plazo, sobre una base de asignación disciplinada de capital.

## Reforzando nuestro núcleo

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

Semestre finalizado el 30 de junio de 2025	Proporción de AKO totales en 2025	AKO incr./ (dism.) vs. 2024	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coefficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) vs. 2024	Ingresos de pasajeros/AKO incr./ (dism.) vs. 2024 <sup>1</sup>
Atlántico Norte	30,1 %	1,1 %	81,6	(1,2)ptos	5,4 %
Latinoamérica y Caribe	20,0 %	3,5 %	88,2	1,1ptos	3,0 %
Europa	25,4 %	2,8 %	83,5	(2,3)ptos	(0,4)%
Doméstico (España y Reino Unido)	8,0 %	3,5 %	87,7	(1,4)ptos	(1,6)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	12,1 %	2,0 %	81,5	(0,5)ptos	3,6 %
Asia-Pacífico	4,4 %	9,7 %	87,2	(0,5)ptos	2,9 %
<b>Total red</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2,7 %</b>	<b>84,1</b>	<b>(0,9)ptos</b>	<b>2,9 %</b>

<sup>1</sup> Los ingresos de pasajeros por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos 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

### Invirtiendo en el Atlántico Norte, el mayor mercado de aviación de Europa

El Atlántico Norte, en particular entre el Reino Unido y EE. UU., es uno de los mercados más grandes y valiosos del mundo, e IAG tiene una fuerte posición en este mercado. El Grupo incrementó su capacidad en el Atlántico Norte un 1,1% en el primer semestre de 2025. British Airways sigue consolidando su posición, por ejemplo, ampliando su servicio diario a Pittsburgh. Tanto Iberia como Aer Lingus han utilizado sus nuevos A321 XLR para impulsar un crecimiento rentable, añadiendo frecuencias (Boston con Iberia), reduciendo la estacionalidad (Washington con Iberia) o realizando vuelos directos a ciudades secundarias como Nashville e Indianápolis (Aer Lingus).

El primer trimestre fue especialmente positivo, impulsado por una demanda muy fuerte, menor capacidad competitiva hacia Heathrow y el éxito de la nueva flota XLR. El segundo trimestre reflejó el crecimiento estacional de la competencia, cierta debilidad en la demanda de ocio en clase turista con origen en EE. UU. y una base muy sólida en 2024. En conjunto, los ingresos unitarios de pasajeros aumentaron un 5,4% en el primer semestre.

### Invirtiendo en el mercado latinoamericano, en crecimiento estructural

El mercado latinoamericano está creciendo fuertemente debido al aumento de la inversión económica, la migración y los viajes de ocio entre ambas regiones. Como resultado, la estrategia a largo plazo de Iberia es centrar el crecimiento de su red de largo radio en Latinoamérica, y en 2024 incrementó su capacidad en un 16%. Tras un crecimiento fuerte también en el primer trimestre de 2025 del 7%, en el segundo trimestre Iberia redujo ligeramente su capacidad debido a problemas relacionados con los motores de su flota de A330, aunque sigue centrada en reforzar su posición en sus ciudades clave. British Airways también redujo ligeramente su capacidad como parte de su plan general de resiliencia para 2025. En conjunto, el crecimiento de IAG en este mercado fue del 3,5% durante el semestre.

Los ingresos unitarios de pasajeros aumentaron un 3,0% en el primer semestre del año, lo que pone de manifiesto la fortaleza sostenida del mercado.

### Mercado europeo de corto radio (incluido el mercado doméstico en España)

IAG opera tanto tráfico de alimentación de corto radio como operaciones punto a punto de bajo coste dentro de Europa. La demanda de viajes en estos mercados en su conjunto sigue siendo robusta, y estamos bien posicionados para aprovechar la posición de España como principal destino de ocio en Europa. En conjunto, IAG aumentó su capacidad en un 2,8% dentro de Europa y un 3,5% en el mercado doméstico español durante el primer semestre. Nuestra mayor aerolínea de corto radio, Vueling, incrementó su capacidad en un 3,3% en el primer semestre, volviendo al crecimiento tras haber alcanzado un nuevo acuerdo con sus pilotos el año pasado, con el objetivo estratégico de reforzar su posición en sus mercados principales, especialmente como líder en el mercado doméstico español. Aer Lingus se está beneficiando del aumento de la demanda desde Irlanda hacia el Reino Unido y Europa, British Airways incrementó significativamente su capacidad (aumento del 9,2% en el segundo trimestre) en el mercado de ocio a través de Cityflyer y Euroflyer. Iberia se está centrando en ciudades europeas clave, en particular para apoyar sus ambiciones de largo radio.

Los ingresos unitarios de pasajeros en el mercado intraeuropeo disminuyeron ligeramente 0,4% en el primer semestre. Aer Lingus e Iberia obtuvieron buenos resultados, y los ingresos unitarios de British Airways reflejan su elevado crecimiento de la capacidad. Vueling experimentó una demanda algo más débil en determinados países del norte de Europa. Los ingresos unitarios de pasajeros en el mercado doméstico español disminuyeron un 1,6% en el semestre, aunque fueron ligeramente positivos en el segundo trimestre con un 0,9%, siendo el cambio de fecha de Semana Santa un factor relevante, especialmente en Vueling.

#### Resto del mundo

El mercado de África, Oriente Medio y Sur de Asia (“AMESA”) se ha mostrado robusto, a pesar del conflicto en Israel e Irán, aunque nuestras aerolíneas actualmente no vuelan a Tel Aviv y suspendieron temporalmente los vuelos a destinos en el Golfo. La capacidad de British Airways hacia Asia-Pacífico es inferior a la que tenía antes del covid debido a la escasez de aviones de largo radio, pero añadió Bangkok en invierno y recientemente ha vuelto a volar a Kuala Lumpur, lo que ha compensado la menor operación hacia Pekín, Shanghái y Hong Kong, reforzando otras partes de la red donde tiene desventaja competitiva frente a aerolíneas chinas que pueden sobrevolar Rusia. Iberia ha regresado con éxito a Tokio durante el invierno.

Los ingresos unitarios de pasajeros del Grupo hacia la región AMESA aumentaron un 3,6% durante el primer semestre, y un 2,9% hacia la región de Asia-Pacífico en el mismo periodo.

#### Reforzando nuestra cartera de marcas de clase mundial

Seguimos fortaleciendo las propuestas de todas nuestras aerolíneas a través de nuestro programa de transformación a nivel de Grupo. Esto respalda nuestro objetivo de ofrecer niveles más altos de servicio al cliente y operaciones más eficientes, lo que contribuirá a mantener una ventaja competitiva a largo plazo y a impulsar un crecimiento sostenible de los beneficios.

#### Invirtiendo en nuestros clientes

Aer Lingus está invirtiendo a lo largo de todo el recorrido del cliente, especialmente en su capacidad digital. En el primer semestre lanzó una nueva herramienta de autoservicio para alojamiento en hotel en caso de incidencias, así como soporte con inteligencia artificial para que los agentes puedan clasificar, priorizar, asistir y responder a los clientes de forma más eficaz y rápida. También está lanzando un nuevo bot con IA que conectará mejor a los clientes con el agente adecuado según sus necesidades.

British Airways está ejecutando su programa de mejora de salas VIP, con renovaciones realizadas en Seattle, Singapur, Lagos y Washington Dulles durante el primer semestre. En el segundo semestre renovará las salas de Miami y Dubái, ambas con el nuevo estilo presentado el año pasado. Además, ya ha renovado el 69% de su flota de largo radio con base en Heathrow con la Club Suite. También ha comenzado a implementar los primeros componentes de su programa de inversión en TI en el área comercial, con el nuevo sistema de gestión de ingresos ya en funcionamiento desde finales del mes de junio.

Iberia está centrando sus esfuerzos tanto en mejoras a bordo como en el aeropuerto. Renovará todas las cabinas de largo radio de sus A330 para mediados de la década de 2030, incluida una nueva cabina *business* “Suite”. Actualmente está mejorando sus salas VIP en el aeropuerto de Madrid y ha acordado con AENA la creación de una nueva sala *premium* en la terminal 4 de Madrid, junto con una inversión adicional significativa por parte del aeropuerto. También está desplegando WiFi gratuito para los miembros *premium* de Iberia Plus y está invirtiendo en comunicaciones digitales y capacidades de autoservicio, especialmente en situaciones de incidencias.

Vueling, con su modelo de bajo coste, ya cuenta con una capacidad digital y de autoservicio inherente (y continúa con iniciativas como añadir funcionalidades al asistente virtual, desplegar canales de WhatsApp y WiFi a bordo), pero también se está centrando en mejorar su propuesta al cliente, con un nuevo menú de verano, un equipo dedicado al soporte en caso de incidencias, accesibilidad para sillas de ruedas y asistencia con información sobre la Autorización Electrónica de Viaje del Reino Unido.

#### Invirtiendo en nuestras operaciones

Un rendimiento operativo eficiente y resiliente es vital tanto para la satisfacción del cliente, siendo el factor más importante en las puntuaciones NPS, como para impulsar la eficiencia de costes.

Durante el primer semestre, IAG logró un rendimiento operativo muy bueno. British Airways, en particular, mejoró su puntualidad (“OTP”) en 7,7 puntos, hasta alcanzar 83,2%, gracias a las medidas adoptadas en los últimos dos años. Esto incluye su nuevo modelo operativo en Heathrow y herramientas de soporte impulsadas por IA, como su capacidad de intervención en la programación. Esta mejora se logró a pesar del cierre de Heathrow el 21 de marzo de 2025, las interrupciones por acontecimientos en Oriente Medio y los recientes fallos en el sistema de equipajes del aeropuerto de Heathrow.

Aer Lingus aumentó su OTP en 4,5 puntos hasta alcanzar el 81,3%, con especial atención a sus operaciones de asistencia en tierra en el aeropuerto de Dublín. Esto incluye mejoras en la planificación de *slots*, estandarización de los equipos de rampa, mejores comunicaciones internas y la opción de dejar el equipaje la noche anterior.

Iberia y Vueling siguen siendo dos de las aerolíneas más puntuales del mundo, a pesar de los retos en el rendimiento de motores (en Iberia) y el control del tráfico aéreo (en Vueling). Iberia ha tenido que invertir significativamente para garantizar la resiliencia: en aviones en régimen de *wet lease*, en capacidad de ingeniería y en la optimización de la planificación de tripulaciones. Vueling continúa desarrollando software para automatizar y agilizar la toma de decisiones en su planificación de horarios y en su Centro de Control de Operaciones.

El inicio del tercer trimestre ha sido desafiante, con un número significativo de cancelaciones que ha afectado a todas las aerolíneas que operan en Europa, debido a huelgas de controladores aéreos en Francia.

#### Invirtiendo en nuestra flota

Los aviones nuevos y modernos contribuyen a impulsar la eficiencia operativa, la eficiencia en el consumo de combustible y a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, y se entregan con las cabinas y productos para el cliente más actualizados. Adquirir los aviones a nivel de grupo permite a IAG obtener beneficios de escala que la mayoría del resto de aerolíneas no pueden alcanzar.

Durante los primeros seis meses de 2025, se entregaron 13 nuevos aviones, tal como estaba previsto. Esto incluyó ocho aviones de la familia A320neo para British Airways y Aer Lingus, que sustituyen a aviones más pequeños y menos eficientes, y otros cuatro A321 XLR para Iberia y Aer Lingus, que aportarán más de la fuerte rentabilidad que ya estamos viendo con los tres entregados a finales de 2024. Además, British Airways recibió un Boeing 787-10 mientras continúa reconstruyendo su flota de largo radio tras la retirada de los 747 durante la pandemia.

En mayo anunciamos el pedido de 71 aviones para cubrir las necesidades de flota de largo radio a medio plazo. El Grupo realizó un pedido inicial de 18 aviones en marzo, incluidos 12 para British Airways (seis Airbus A350-1000 y seis Boeing 777-9) y seis para Iberia (seis Airbus A350-900). En mayo se encargaron 53 aviones adicionales: 32 Boeing 787-10 para British Airways y 21 A330-900neo que podrán ser operados por Aer Lingus, Iberia y LEVEL. De estos 53 aviones, 35 sustituirán aviones existentes o, en el caso de LEVEL, arrendamientos a corto plazo, y 18 se destinarán al crecimiento en los principales mercados de IAG. Estos 71 aviones se entregarán entre 2027 y 2033 y constituirán un componente clave de nuestra estrategia de asignación de capital a largo plazo.

IAG ha asignado su pedido de 50 Boeing 737 a Vueling, cuya entrega está prevista a partir de finales de 2026.

### **Nuestra gente**

Contar con una plantilla con talento, comprometida y productiva es un componente clave de nuestra estrategia.

En el último año, IAG ha creado alrededor de 2.500 nuevos puestos de trabajo (lo que eleva el número total de empleados a 76.960 a 30 de junio), que constituyen una parte importante de nuestras mejoras en el servicio al cliente y la eficiencia de las operaciones (incluidas contrataciones para proporcionar resiliencia estacional), además de contar con la experiencia necesaria para llevar a cabo nuestra transformación. Nuestras marcas son reconocidas por terceros como empleadores de referencia, habiendo recibido varios premios gracias a su inversión en la formación y el desarrollo de su personal.

Nuestras compañías operativas mantienen un diálogo activo con los sindicatos para alcanzar acuerdos equilibrados, garantizando una remuneración justa y competitiva. Seguimos evolucionando hacia un modelo basado en relaciones a largo plazo, poniendo en consonancia algunos elementos de la retribución con los intereses de todos nuestros grupos de interés, incluidos objetivos no financieros. Durante el primer semestre alcanzamos nuevos acuerdos con el colectivo no piloto de British Airways y con la tripulación de cabina de Iberia.

### **Impulsando el crecimiento de beneficios con poco intensivos en capital**

IAG Loyalty es el principal motor de la estrategia de IAG para impulsar el crecimiento de beneficios de negocios poco intensivos en capital que son complementarios a nuestras aerolíneas principales. Su principal propuesta de valor es fomentar la emisión y el canje de Avios, por lo que sus iniciativas estratégicas están diseñadas para incentivar ambos aspectos.

Durante el primer semestre, IAG Loyalty lanzó una nueva alianza con Le Shuttle, con más de 26.000 reservas realizadas y 15 millones de Avios emitidos, American Express lanzó su programa de bonificación por niveles para titulares de la tarjeta Premium Plus y Loganair se incorporó a Avios en marzo. British Airways Holidays es una parte cada vez más integrada del negocio de IAG Loyalty. El 82% de los ingresos de British Airways Holidays en el primer semestre de 2025 procedieron de miembros del British Airways Club y el ingreso bruto medio por reserva de los miembros del British Airways Club es un 30% superior al de los no miembros. Los destinos de playa fueron el segmento con mejor desempeño, con un crecimiento de ingresos del 18% en el primer semestre. Recientemente, British Airways Holidays se convirtió en el socio oficial de viajes de Universal Studios para el lanzamiento de *Epic Universe*. En conjunto, British Airways Holidays incrementó sus beneficios un 8% en el primer semestre de 2025.

IAG Loyalty emitió un 17% más de Avios en el primer semestre de 2025 en comparación con el mismo periodo de 2024 y se canjearon un 15% más de Avios en el mismo periodo, lo que contribuyó a un aumento del 9% en el beneficio de explotación, sin incluir el impacto de la adopción del tratamiento fiscal requerido por la HMRC.

### **Un marco sostenible**

#### **Un camino hacia las emisiones Net Zero**

Seguimos avanzando hacia nuestro objetivo de emisiones Net Zero de 2050.

En el primer semestre, aseguramos contractualmente más de 200.000 toneladas de Combustible Sostenible para la Aviación ("SAF"), lo que representa un aumento del 25% interanual. Esto incluye un acuerdo con Ecoceres para los próximos cuatro años, así como la primera entrega de SAF de Phillips 66 para vuelos de British Airways con salida desde Los Ángeles. También hemos firmado un nuevo acuerdo de emisiones de alcance 3 con Microsoft, con una duración de tres años, que representa el mayor y más largo acuerdo de alcance 3 con una aerolínea hasta la fecha.

Desde el punto de vista normativo, nos complace que el mecanismo de garantía de ingresos para el SAF ("RCM") del Reino Unido haya superado su segunda lectura en el Parlamento, lo que respalda la futura producción de SAF en Reino Unido. Seguimos defendiendo que los ingresos del sistema de comercio de emisiones ("ETS") relacionados con la aviación deberían destinarse a financiar el RCM, para evitar que las aerolíneas tengan que pagar tanto por el esquema como por el SAF y las emisiones de carbono. Además, continuamos colaborando con la UE para mejorar los requisitos de informes y divulgación a través de la directiva Ómnibus de la UE.

#### **Asignación disciplinada del capital**

IAG mantiene un enfoque disciplinado en la asignación de capital para maximizar el valor a largo plazo para los accionistas.

#### **Mantener un balance sólido**

Nuestra principal prioridad es mantener un balance fuerte. Como se ha señalado anteriormente, nuestro objetivo es situar el apalancamiento neto por debajo de 1,8 veces a lo largo del ciclo. Cerramos 2024 con un apalancamiento de 1,1 veces y a 30 de junio de 2025 este se había reducido aún más hasta 0,7 veces. La deuda neta al 30 de junio fue de 5.459 millones de euros.

También estamos tomando medidas para fortalecer nuestra posición de apalancamiento bruto, que se situó en 2,0 veces al cierre del primer semestre, incluido un beneficio de alrededor de 1.300 millones de euros sobre la deuda bruta gracias al efecto del tipo de cambio desde el 31 de diciembre de 2024. A comienzos del primer trimestre recomparamos 577 millones de euros de nuestros bonos IAG con vencimiento en 2027 y 2029, y en marzo amortizamos el bono IAG de 500 millones de euros a su vencimiento.

Esta fortaleza financiera se refleja en nuestra calificación de grado de inversión por parte de las agencias Moody's y S&P. Durante el primer semestre, Fitch mejoró la calificación individual de British Airways a BBB (estable), su mejor calificación histórica.

Durante el primer semestre, la valoración actuarial trienal del plan de pensiones de British Airways ("NAPS") a 31 de marzo de 2024 se acordó con un superávit de alrededor de 1.700 millones de libras esterlinas. Esto se compara con un déficit anterior de alrededor de 1.650 millones de libras esterlinas (31 de marzo de 2021) y confirma que actualmente no es necesario realizar pagos por déficit.

#### **Inversión en el negocio**

Nuestra segunda prioridad es invertir en el negocio. Seguimos invirtiendo para mejorar nuestra oferta y eficiencia, con el objetivo de lograr un crecimiento sostenible de los beneficios a largo plazo. Las principales áreas de inversión de IAG son la flota, los productos a bordo como las cabinas mejoradas, nuestro sistema informático, las propiedades y el equipamiento relacionado con los aeropuertos.

Durante el primer semestre, la inversión en capital ascendió a 1.690 millones de euros. Esto incluyó la entrega de 13 nuevos aviones, como se indicó anteriormente, propuestas a bordo como renovaciones y remodelaciones de cabinas, inversiones en aeropuertos como en salas VIP y flota de asistencia en tierra, así como en nuestro entorno digital y de TI. En todo el Grupo estamos invirtiendo en trasladar la infraestructura de TI a la nube, además de centrarnos en nuestras capacidades y resiliencia cibernéticas. Nuestra inversión en herramientas de datos e inteligencia artificial es una parte clave de nuestras mejoras operativas y de ingeniería, así como de nuestras mejoras orientadas al cliente.

#### **Compromiso con la rentabilidad sostenible para el accionista**

IAG está comprometida con la creación de valor sostenible para sus accionistas.

Nuestro primer compromiso es con un dividendo sostenible. En el primer semestre propusimos y ya hemos abonado el dividendo complementario correspondiente a 2024, lo que eleva el dividendo total a 427 millones de euros, o 0,09 euros por acción. Tenemos previsto actualizar al mercado de nuevo en noviembre, en consonancia con los anuncios históricos de dividendos.

Además, estamos comprometidos a devolver el exceso de efectivo a los accionistas si no existen oportunidades inorgánicas y teniendo en cuenta las perspectivas y las necesidades de capital futuras, como las importantes entregas de flota previstas. Anunciamos una recompra de acciones por valor de 350 millones de euros en noviembre de 2024, y en los resultados del ejercicio completo anunciamos la intención de devolver hasta 1.000 millones de euros a los accionistas en un plazo de hasta 12 meses. A fecha de 25 de julio, habíamos recomprado aproximadamente 650 millones de euros de este programa de 1.000 millones de euros, con la intención de completar las recompras antes de finales de noviembre de 2025.

El 30 de mayo, IAG volvió a formar parte del índice MSCI World, lo que significa que la Sociedad es ahora una inversión de referencia para inversores de todo el mundo.

Seguimos centrados en mantener nuestros márgenes y retornos de clase mundial, una asignación disciplinada de capital y la creación de valor sostenible para nuestros accionistas.

LEI: 959800TZHQURUSH1ESL13

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

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

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

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

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

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

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

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

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	<b>13.771</b>	13.043	5,6 %	<b>7.771</b>	7.411	4,9 %
Ingresos de carga	<b>629</b>	566	11,1 %	<b>311</b>	283	9,9 %
Otros ingresos	<b>1.506</b>	1.115	35,1 %	<b>780</b>	601	29,8 %
<b>Ingresos totales</b>	<b>15.906</b>	14.724	8,0 %	<b>8.862</b>	8.295	6,8 %
Gastos de personal	<b>3.232</b>	2.941	9,9 %	<b>1.623</b>	1.504	7,9 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	<b>3.523</b>	3.814	(7,6)%	<b>1.808</b>	2.025	(10,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>2.114</b>	1.918	10,2 %	<b>1.127</b>	1.024	10,1 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.201</b>	1.170	2,6 %	<b>647</b>	645	0,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.580</b>	1.289	22,6 %	<b>802</b>	711	12,8 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>572</b>	548	4,4 %	<b>273</b>	268	1,9 %
Gastos comerciales	<b>573</b>	577	(0,7)%	<b>274</b>	283	(3,2)%
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.257</b>	1.140	10,3 %	<b>639</b>	581	10,0 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	<b>(2)</b>	-	nm	<b>4</b>	(1)	nm
Diferencias de cambio	<b>(22)</b>	18	nm	<b>(15)</b>	14	nm
Gastos totales de explotación	<b>14.028</b>	13.415	4,6 %	<b>7.182</b>	7.054	1,8 %
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.878</b>	1.309	43,5 %	<b>1.680</b>	1.241	35,4 %
Gastos financieros	<b>(431)</b>	(471)	(8,5)%	<b>(212)</b>	(243)	(12,8)%
Ingresos financieros	<b>155</b>	187	(17,1)%	<b>70</b>	112	(37,5)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	<b>(70)</b>	(5)	nm	<b>(145)</b>	4	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	<b>42</b>	30	40,0 %	<b>21</b>	16	31,3 %
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	<b>336</b>	(24)	nm	<b>202</b>	20	nm
Otros (gastos)/ingresos no operativos	<b>(164)</b>	20	nm	<b>(109)</b>	(17)	nm
Gastos totales no operativos netos	<b>(132)</b>	(263)	(49,8)%	<b>(173)</b>	(108)	60,2 %
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.746</b>	1.046	66,9 %	<b>1.507</b>	1.133	33,0 %
Impuestos	<b>(445)</b>	(141)	nm	<b>(382)</b>	(224)	70,5 %
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.301</b>	905	43,8 %	<b>1.125</b>	909	23,8 %

## 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	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.)	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.)
	2025	2024		2025	2024	
<b>Ingresos de pasajeros</b>	<b>13.771</b>	13.043	5,6 %	<b>7.771</b>	7.411	4,9 %
Ingresos de carga	<b>629</b>	566	11,1 %	<b>311</b>	283	9,9 %
Otros ingresos	<b>1.506</b>	1.115	35,1 %	<b>780</b>	601	29,8 %
<b>Ingresos totales</b>	<b>15.906</b>	14.724	8,0 %	<b>8.862</b>	8.295	6,8 %
<b>Gastos de personal</b>	<b>3.232</b>	2.941	9,9 %	<b>1.623</b>	1.504	7,9 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	<b>3.523</b>	3.814	(7,6)%	<b>1.808</b>	2.025	(10,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>2.114</b>	1.918	10,2 %	<b>1.127</b>	1.024	10,1 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.201</b>	1.170	2,6 %	<b>647</b>	645	0,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.580</b>	1.289	22,6 %	<b>802</b>	711	12,8 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>572</b>	548	4,4 %	<b>273</b>	268	1,9 %
Gastos comerciales	<b>573</b>	577	(0,7)%	<b>274</b>	283	(3,2)%
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.257</b>	1.140	10,3 %	<b>639</b>	581	10,0 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	<b>(2)</b>	-	nm	<b>4</b>	(1)	nm
Diferencias de cambio	<b>(22)</b>	18	nm	<b>(15)</b>	14	nm
<b>Gastos totales de explotación</b>	<b>14.028</b>	13.415	4,6 %	<b>7.182</b>	7.054	1,8 %
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.878</b>	1.309	43,5 %	<b>1.680</b>	1.241	35,4 %
<b>Gastos financieros</b>	<b>(431)</b>	(471)	(8,5)%	<b>(212)</b>	(243)	(12,8)%
Ingresos financieros	<b>155</b>	187	(17,1)%	<b>70</b>	112	(37,5)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	<b>(70)</b>	(5)	nm	<b>(145)</b>	4	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	<b>42</b>	30	40,0 %	<b>21</b>	16	31,3 %
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	<b>336</b>	(24)	nm	<b>202</b>	20	nm
Otros (gastos)/ingresos no operativos	<b>(164)</b>	70	nm	<b>(109)</b>	33	nm
<b>Gastos totales no operativos netos</b>	<b>(132)</b>	(213)	(38,0)%	<b>(173)</b>	(58)	nm
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.746</b>	1.096	59,3 %	<b>1.507</b>	1.183	27,4 %
Impuestos	<b>(445)</b>	(281)	58,4 %	<b>(382)</b>	(275)	38,9 %
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.301</b>	815	59,6 %	<b>1.125</b>	908	23,9 %
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2025</b>	2024	Incr./ (dism.)	<b>2025</b>	2024	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>170.050</b>	165.653	2,7 %	<b>90.916</b>	88.969	2,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>143.074</b>	140.862	1,6 %	<b>77.657</b>	77.111	0,7 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	<b>84,1</b>	85,0	(0,9)ptos	<b>85,4</b>	86,7	(1,3)ptos
Número de pasajeros (miles)	<b>57.802</b>	58.230	(0,7)%	<b>31.624</b>	31.869	(0,8)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	<b>2.596</b>	2.485	4,5 %	<b>1.288</b>	1.268	1,6 %
Despegues	<b>362.632</b>	360.162	0,7 %	<b>193.766</b>	192.877	0,5 %
Horas bloque (horas)	<b>1.122.469</b>	1.097.882	2,2 %	<b>605.675</b>	592.426	2,2 %
Plantilla media	<b>75.429</b>	72.783	3,6 %	<b>n/a</b>	n/a	n/a
Aviones en servicio	<b>615</b>	592	3,9 %	<b>n/a</b>	n/a	n/a
Ingresos de pasajeros/PKT (céntimos de €)	<b>9,63</b>	9,26	3,9 %	<b>10,01</b>	9,61	4,1 %
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	<b>8,10</b>	7,87	2,9 %	<b>8,55</b>	8,33	2,6 %
Ingresos de carga/TKT (céntimos de €)	<b>24,23</b>	22,78	6,4 %	<b>24,15</b>	22,32	8,2 %
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	<b>2,07</b>	2,30	(10,0)%	<b>1,99</b>	2,28	(12,6)%
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	<b>6,18</b>	5,80	6,6 %	<b>5,91</b>	5,65	4,6 %
Coste total/AKO (céntimos de €)	<b>8,25</b>	8,10	1,9 %	<b>7,90</b>	7,93	(0,4)%

## ANÁLISIS FINANCIERO correspondiente al semestre finalizado el 30 de junio de 2025

### Capacidad de IAG

En el primer semestre de 2025, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados ("AKO"), aumentó un 2,7% 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	8,6 %	78,1	(1,3)ptos
British Airways	2,1 %	81,9	(1,4)ptos
Iberia	1,2 %	87,8	1,2 ptos
LEVEL	3,9 %	92,9	(1,9)ptos
Vueling	3,3 %	89,3	(2,4)ptos
<b>Grupo</b>	<b>2,7 %</b>	<b>84,1</b>	<b>(0,9)ptos</b>

El aumento de la capacidad frente al primer semestre de 2024 refleja el crecimiento de las flotas de las aerolíneas del Grupo, incluida la introducción de aviones Airbus A321XLR en Aer Lingus e Iberia. 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 un avión Airbus A320neo adicional arrendado. El crecimiento de la capacidad fue ligeramente menor a la prevista 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.

*Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras y variaciones que figuran a continuación se refieren al primer semestre de 2025 frente al primer semestre 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	<b>1.878</b>	1.309	569
Beneficio antes de impuestos	<b>1.746</b>	1.046	700
Beneficio después de impuestos	<b>1.301</b>	905	396

El Beneficio de explotación del Grupo en el primer semestre aumentó en 569 millones de euros con respecto al primer semestre 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 157 millones de euros.

### Resumen de partidas excepcionales

No hubo partidas excepcionales en el primer semestre de 2025.

En el primer semestre 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	<b>1.878</b>	1.309	569
Beneficio antes de impuestos	<b>1.746</b>	1.096	650
Beneficio después de impuestos	<b>1.301</b>	815	486

## Ingresos

Millones de euros	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Ingresos de pasajeros	13.771	5,6 %	728
Ingresos de carga	629	11,1 %	63
Otros ingresos	1.506	35,1 %	391
Ingresos totales	15.906	8,0 %	1.182

### Ingresos de pasajeros

El aumento de los ingresos de pasajeros de 728 millones de euros, o un 5,6%, fue superior al aumento de la capacidad de pasajeros, que fue del 2,7%, impulsado por unos *yields*, medidos como ingresos de pasajeros por pasajeros-kilómetro transportados, un 3,9% mayores, compensado con una reducción del coeficiente de ocupación, que fue 0,9 puntos inferior. Los ingresos unitarios de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por AKO, aumentaron un 2,9%. El crecimiento de los ingresos de pasajeros estuvo relacionado con el aumento de la capacidad y una fuerte demanda de ocio continuada, junto con efectos favorables de los tipos de cambio de 177 millones de euros.

### Ingresos de pasajeros por región

La siguiente tabla muestra los datos regionales correspondientes al segundo trimestre. Los datos equivalentes para el primer semestre se proporcionan en la sección *Cumpliendo con nuestra estrategia*, incluida anteriormente en este informe.

Trimestre finalizado el 30 de junio de 2025	Proporción de AKO totales en 2025	AKO incr./ (dism.) vs. 2024	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coefficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) vs. 2024	Ingresos de pasajeros/AKO incr./ (dism.) vs. 2024 <sup>1</sup>
Atlántico Norte	32,1 %	1,8 %	83,9	(2,8)ptos	0,6 %
Latinoamérica y Caribe	17,9 %	(0,2)%	88,5	1,2 ptos	5,1 %
Europa	27,1 %	3,5 %	85,1	(1,9)ptos	(0,7)%
Doméstico (España y Reino Unido)	7,7 %	2,3 %	90,0	(0,8)ptos	0,9 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	10,7 %	3,2 %	81,4	0,3 ptos	3,9 %
Asia-Pacífico	4,5 %	4,7 %	87,0	(0,9)ptos	6,6 %
<b>Total red</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2,2 %</b>	<b>85,4</b>	<b>(1,3)ptos</b>	<b>2,6 %</b>

<sup>1</sup> Los ingresos de pasajeros por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos 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 629 millones de euros, fueron 63 millones de euros superiores a los de 2024. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas ("TKT"), fueron un 4,5% superiores a los del año anterior, mientras que los *yields* de carga, medidos como ingresos por tonelada-kilómetro de carga, aumentaron un 6,4%. Pese a las condiciones cambiantes del mercado que afectan a las cadenas de suministro mundiales, los rendimientos del mercado siguen siendo elevados, y el Grupo dio prioridad a los productos *premium* y a las regiones de alto rendimiento, entre ellas Asia-Pacífico e India.

### Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 1.506 millones de euros, aumentó 391 millones de euros respecto a 2024, impulsados principalmente por el aumento de los ingresos de terceros procedentes de los servicios de MRO, junto con el aumento de los ingresos de British Airways Holidays e IAG Loyalty.

### Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación aumentaron de 13.415 millones de euros en 2024 a 14.028 millones de euros en 2025, lo que representa un incremento del 4,6%, vinculado al mayor volumen de vuelos y al aumento de los costes unitarios excluido el combustible, que fueron un 6,6% mayores con respecto al primer semestre de 2024, parcialmente compensados por menores costes unitarios de combustible. El aumento de los costes unitarios excluido el combustible se vio afectado por los efectos adversos de los tipos de cambio, que ascendieron a 56 millones de euros, lo que representa 0,6 puntos de la variación, compensado parcialmente por el efecto favorable de los tipos de cambio en las operaciones. El crecimiento de los costes derivado del aumento de la partida de Otros ingresos del Grupo impulsó aproximadamente 3,0 puntos del aumento. El cierre del aeropuerto de Heathrow el 21 de marzo aumentó los costes unitarios excluido el combustible en aproximadamente 0,5 puntos. El resto del crecimiento de los costes unitarios excluido el combustible se debió a la contratación y formación previas a la temporada de verano, las inversiones en las operaciones de las aerolíneas y en la experiencia del cliente y al efecto del aumento de los salarios y de los costes asociados a proveedores, que se vieron parcialmente mitigados por el impacto de las iniciativas de transformación e innovación del Grupo.

### Gastos de personal

	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de personal, millones de euros	3.232	9,9 %	291
Gastos de personal/AKO, céntimos de €	1,90	7,1 %	

El aumento en los gastos de personal de 291 millones de euros o el 9,9% con respecto a 2024 refleja los aumentos salariales y las provisiones para bonus, junto con el incremento del número de empleados, con una plantilla media un 3,6% superior a la del primer semestre de 2024, a medida que las aerolíneas del Grupo aumentaban su capacidad y se preparaban para la temporada alta de verano llevando a cabo procesos de contratación y formación. 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	<b>3.523</b>	(7,6)%	(291)
Gastos de combustible y derechos de emisión/AKO, céntimos de €	<b>2,07</b>	(10,0)%	

Los gastos de combustible y derechos de emisión disminuyeron 291 millones de euros, un 7,6% 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 ("CORSA") fue de 185 millones de euros, superior a los 158 millones de euros del primer semestre 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	<b>2.114</b>	10,2 %	196
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.201</b>	2,6 %	31
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.580</b>	22,6 %	291
Propiedad, TI, y otros gastos	<b>572</b>	4,4 %	24
Gastos comerciales	<b>573</b>	(0,7)%	(4)
Diferencias de cambio	<b>(22)</b>	nm	(40)
Gastos asociados a proveedores totales	<b>6.018</b>	9,0 %	498
Gastos asociados a proveedores/AKO, céntimos de €	<b>3,54</b>	6,2 %	

Los Gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 498 millones de euros, un 9,0%, hasta los 6.018 millones de euros. El impacto de las iniciativas de transformación de costes del Grupo mitigó parcialmente el impacto de la inflación y de los gastos de explotación adicionales derivados de la inversión del Grupo en experiencia del cliente y TI. Los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación incluyen los gastos de atención al cliente relacionados con el cierre del aeropuerto de Heathrow el 21 de marzo. Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota incluyen los gastos relacionados con el crecimiento de los ingresos por MRO de Iberia. Los gastos unitarios asociados a proveedores aumentaron un 6,2% con respecto a 2024.

## Costes de propiedad

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

	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.257</b>	10,3 %	117
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	<b>(2)</b>	nm	2
Costes de propiedad, millones de euros	<b>1.255</b>	10,1 %	115
Costes de propiedad/AKO, céntimos de €	<b>0,74</b>	7,2 %	

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. La ganancia neta por venta de inmovilizado material de 2 millones de euros se refiere a la enajenación de aviones y del equipo relacionado al final de sus vidas operativas.

## Efecto de los tipos de cambio

Los efectos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de divisas distintas al euro, fundamentalmente en libras esterlinas, relacionados con British Airways e IAG Loyalty a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afecta a los ingresos y gastos publicados. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente la exposición a la libra esterlina, 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 el primer semestre de 2025 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se benefició de 157 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 Favorable/(adverso)	2025		Efecto total de los tipos de cambio
	Efecto de las conversiones	Efecto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	200	(7)	<b>193</b>
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(181)	145	<b>(36)</b>
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	19	138	<b>157</b>

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

	2025	2024	Incr./ (dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas) <sup>1</sup>	824	555	269
Aer Lingus (millones de euros)	80	9	71
Iberia (millones de euros)	564	362	202
Vueling (millones de euros)	95	97	(2)
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas) <sup>1</sup>	191	193	(2)

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

Todas las aerolíneas del Grupo se beneficiaron de la reducción de los precios del combustible. En British Airways, la mejora de 269 millones de libras esterlinas se debió a su aumento del 2,1% de la capacidad, junto con mejores ingresos unitarios de pasajeros e incluye el impacto del cierre del aeropuerto londinense de Heathrow el 21 de marzo, que tuvo un efecto negativo estimado de 40 millones de libras esterlinas (50 millones de euros) en el beneficio de explotación. El aumento de 71 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 la cifra de 2024. Iberia se benefició de mayores ingresos unitarios de pasajeros y mayores ingresos de mantenimiento. El ligero descenso en el beneficio de explotación de Vueling se debió principalmente al mercado europeo, mientras que el segmento doméstico registró buenos resultados. 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 17 millones de libras esterlinas en el primer semestre.

## Gastos totales no operativos netos

Los gastos totales no operativos netos del primer semestre fueron de 132 millones de euros, frente a gastos de 263 millones 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 70 millones de euros está relacionado 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 junio de 2025 en comparación con 31 de diciembre de 2024 dio lugar a un ingreso neto por conversión de moneda extranjera de 336 millones de euros en 2025, frente a un gasto de 24 millones de euros en 2024. La partida de otros gastos no operativos de 164 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 del primer semestre fue de 445 millones de euros (2024: gasto fiscal de 141 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 25% (2024: 13%). La diferencia entre el tipo impositivo efectivo del periodo actual, del 25%, y el tipo impositivo efectivo del periodo anterior, del 13%, 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 semestre finalizado el 30 de junio 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.

## 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 el primer semestre 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 521 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 el primer semestre 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 36 millones de euros a 30 de junio 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 junio de 2025 y hasta la fecha de este informe, que el activo no corriente de 521 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 semestre finalizado el 30 de junio de 2025	De los cuales financiados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2025	Aviones entregados en 2024 y financiados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2025
Airbus A320neo (Aer Lingus)	1	-	-
Airbus A320neo (British Airways)	4	2	-
Airbus A321neo (British Airways)	3	1	-
Airbus A321XLR (Aer Lingus)	1	-	2
Airbus A321XLR (Iberia)	3	1	1
Boeing 787-10 (British Airways)	1	-	-
<b>Subtotal: entregas de fabricantes</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
Airbus A320ceo (arrendamiento directo de Vueling)	7	7	-
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>3</b>

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.

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.

### Entregas futuras de flota

Tras las entregas y los pedidos descritos anteriormente, los pedidos futuros del Grupo son ahora los siguientes:

Aviones	Pedidos a 30 de junio de 2025	Pedidos a 31 de diciembre de 2024
Airbus A320ceo	1	7
Airbus A320neo	42	47
Airbus A321neo	32	35
Airbus A321XLR	7	11
Airbus A330-900	21	-
Airbus A350-900	9	3
Airbus A350-1000	6	-
Boeing 737-8200	25	25
Boeing 737-10	25	25
Boeing 777-9	24	18
Boeing 787-10	38	7
<b>Total</b>	<b>230</b>	<b>178</b>

### Flujo de caja libre

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2025	2024	
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.787</b>	4.581	(794)
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.690)	(1.411)	(279)
<b>Flujo de caja libre</b>	<b>2.097</b>	3.170	(1.073)

## Flujos de efectivo

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2025	2024	
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	<b>3.787</b>	4.581	(794)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	<b>(1.678)</b>	(1.547)	(131)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	<b>(2.578)</b>	(830)	(1.748)
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>7.723</b>	7.715	8
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	<b>1.625</b>	1.983	(358)
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>9.348</b>	9.698	(350)

## Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2025	2024	
Beneficio de explotación	<b>1.878</b>	1.309	569
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.257</b>	1.140	117
Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	<b>(2)</b>	-	(2)
Contribuciones a pensiones netas de costes de servicio	<b>(8)</b>	(1)	(7)
(Disminución)/aumento en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono)	<b>(68)</b>	75	(143)
Compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono	<b>(170)</b>	(34)	(136)
Diferencias de cambio no realizadas	<b>(61)</b>	86	(147)
Pago a la HMRC para la apelación del IVA de IAG Loyalty	<b>(447)</b>	-	(447)
Otras variaciones	<b>(63)</b>	43	(106)
Intereses pagados	<b>(371)</b>	(419)	48
Intereses percibidos	<b>159</b>	161	(2)
Impuestos pagados	<b>(156)</b>	(45)	(111)
Variación del capital circulante	<b>1.839</b>	2.266	(427)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.787</b>	4.581	(794)

La disminución de 794 millones de euros en la entrada neta de efectivo procedente de las actividades de explotación con respecto al primer semestre de 2024 incluye el efecto del pago a la HMRC, neto de reembolsos, de 447 millones de euros, relacionados con el litigio sobre el IVA de IAG Loyalty, tal y como se describe en la sección de Impuestos anterior. Aunque tanto el beneficio de explotación como la depreciación, amortización y deterioro fueron mayores que en el primer semestre de 2024, los movimientos en provisiones reflejan los plazos de las actividades de mantenimiento en aviones y motores, y las compras de activos relacionados con el carbono también mayores, a medida que el Grupo se prepara para el aumento de las necesidades de derechos ETS. El movimiento en el capital circulante de 1.839 millones de euros está relacionado principalmente con la afluencia estacional normal de reservas de ocio antes del periodo álgido de viajes de verano, lo que conlleva un aumento de los ingresos diferidos en junio frente al diciembre anterior. Los ingresos diferidos totales a 30 de junio de 2025 fueron de 10.266 millones de euros, un descenso de 405 millones de euros frente al 30 de junio de 2024, incluido el efecto adverso de los movimientos en los tipos de cambio y de los pagos de IVA sobre la emisión de Avios por parte de IAG Loyalty.

## Flujos de efectivo de las actividades de inversión

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2025	2024	
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	<b>(1.690)</b>	(1.411)	(279)
Venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones	<b>17</b>	426	(409)
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	<b>(4)</b>	(572)	568
Otros movimientos de inversión	<b>(1)</b>	10	(11)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(1.678)</b>	(1.547)	(131)

La adquisición de inmovilizado material y activos intangibles de 1.690 millones de euros refleja la continua inversión del Grupo en nuevos aviones, con la entrega de 13 aviones en el primer semestre del ejercicio, junto con las mejoras de productos, mantenimiento, TI y equipos de tierra.

## Flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2025	2024	
Fondos procedentes de deudas financieras	414	520	(106)
Amortización de deudas financieras	(1.292)	(216)	(1.076)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(682)	(1.092)	410
<i>De los cuales:</i>			
<i>Arrendamientos operativos</i>	(492)	(466)	(26)
<i>Arrendamientos financieros en vigor el 1 de enero de 2019</i>	(190)	(626)	436
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(20)	(40)	20
Adquisición de acciones propias	(771)	-	(771)
Dividendos pagados	(227)	-	(227)
Otros movimientos de financiación	-	(2)	2
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>(2.578)</b>	<b>(830)</b>	<b>(1.748)</b>

Los fondos procedentes de deudas financieras por importe de 414 millones de euros corresponden a operaciones de arrendamiento financiero clasificadas como pasivos por financiación de activos con respecto a siete aviones de fuselaje estrecho, tres de los cuales se entregaron en 2024. El reembolso de las deudas financieras refleja los reembolsos del principal de los pasivos por financiación de activos, junto con el reembolso de bonos, que se explica más adelante. La reducción de 436 millones de euros en la amortización de pasivos por arrendamientos con respecto a los arrendamientos financieros vigentes a 1 de enero de 2019 se debió al calendario de vencimiento de los pagos finales de los arrendamientos, con una concentración de vencimientos en el primer semestre de 2024.

La salida de efectivo relacionada con la adquisición de acciones propias en el primer semestre de 2025 refleja la finalización del programa de recompra de acciones del Grupo por valor de 350 millones de euros anunciado en noviembre de 2024 y los 572 millones de euros adquiridos en virtud de su programa de hasta 1.000 millones de euros para 2025 anunciado en febrero de 2025.

Las salidas de flujo de efectivo por dividendos pagados reflejan los pagos a los accionistas con respecto al dividendo complementario de 2024 de 0,06 euros por acción (280 millones de euros), con 227 millones de euros repartidos a los accionistas en junio y 53 millones de euros en concepto de retenciones de impuestos que se pagarán en el tercer trimestre. El Grupo reanudó el pago de dividendos en 2024, declarando un dividendo a cuenta de 0,03 euros por acción (147 millones de euros) en sus resultados semestrales del 2 de agosto de 2024. Como se anunció anteriormente, los futuros dividendos a cuenta se declararán en los resultados del tercer trimestre y se pagarán en el cuarto trimestre, y se propondrá un dividendo complementario en los resultados anuales, que se pagará a los accionistas tras su aprobación en la Junta General de Accionistas de junio.

## Deuda bruta, deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Deuda total	14.807	17.345
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.348	9.828
Deuda neta	5.459	7.517
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	7.493	6.807
<b>Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>	<b>2,0</b>	<b>2,5</b>
<b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>

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, junto con el vencimiento previsto de un bono no garantizado por valor de 500 millones de euros 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 la afluencia estacional normal de reservas para futuros periodos de viaje durante el primer semestre del año, junto con el aumento del EBITDA antes de partidas excepcionales. 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.

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 junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.348	9.828
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	2.676	3.400
Líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas	-	134
<b>Total</b>	<b>12.024</b>	13.362

El principal componente de las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas del Grupo es una línea de crédito renovable ("RCF", por sus siglas en inglés) garantizada y vinculada a la sostenibilidad por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses (2.600 millones de euros), disponible hasta 2029 y a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de ellas con límites independientes.

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

## PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos en el marco de la Gestión de Riesgos Empresariales (“ERM”, por sus siglas en inglés) del Grupo. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en la sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2024 y siguen siendo pertinentes. El Consejo de IAG supervisa el entorno de riesgos y exige a la dirección que tenga en cuenta los cambios que influyen o afectan al rendimiento del Grupo, incluidos los riesgos relacionados con los mercados financieros y los flujos comerciales, las operaciones y la cadena de suministro, la agenda de transformación o el sector de la aviación. Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su entorno de riesgo, incluyendo; (i) el seguimiento de los efectos comerciales y económicos, los resultados en los mercados y la confianza y la demanda de los clientes como consecuencia de negociaciones comerciales y la imposición o amenaza de nuevos aranceles; (ii) la intensificación de los eventos geopolíticos y los conflictos, que generan mayor incertidumbre en los mercados, pueden restringir el acceso a los mercados y provocar movimientos significativos en los precios del combustible y los tipos de cambio, especialmente en lo que respecta a las principales rutas de suministro; (iii) la resiliencia operativa y técnica de sus aerolíneas, para adaptarse a los cierres del espacio aéreo y al aumento de las fricciones que afectan al flujo de mercancías y crean nuevas interrupciones en la cadena de suministro, especialmente para aviones, motores y componentes; (v) gestionar los efectos inflacionistas y los márgenes de resiliencia adicionales para compensar el entorno externo en la base de costes; (vi) el aumento de las amenazas cibernéticas y el uso de la inteligencia artificial (IA) y la ingeniería social para obtener acceso no autorizado a los sistemas y datos; y (vii) los requisitos de recualificación y el cambio cultural con la adopción de casos de uso y herramientas de IA en todos sus negocios. 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 nuevos regímenes arancelarios. 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 y la dependencia de las aerolíneas de los planificadores de los aeropuertos *hub*, con el fin de permitir el crecimiento de forma oportuna y rentable o minimizar el impacto en las operaciones.

### *Ciberseguridad y datos*

El aumento 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 ataques de gran repercusión en diferentes sectores, especialmente en aquellos con cadenas de suministro complejas e interconectadas. 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 a factores financieros como la inflación, los tipos de interés, el precio del combustible y los tipos de cambio de divisas extranjeras. 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 aumenten los costes 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. 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. Existe un marco de buen gobierno de la IA, supervisado por el Grupo, que se aplica a todas las iniciativas que utilizan la IA. Se han identificado el talento y las habilidades que se necesitarán en el futuro para llevar a cabo la transformación, la innovación y el crecimiento necesarios para cumplir la ambición del Grupo.

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

	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
<b>Pasajeros transportados (miles)</b>	<b>57.802</b>	<b>58.230</b>	<b>(0,7)%</b>	<b>31.624</b>	<b>31.869</b>	<b>(0,8)%</b>
Atlántico Norte	6.243	6.282	(0,6)%	3.655	3.713	(1,6)%
Latinoamérica y Caribe	3.691	3.532	4,5 %	1.763	1.747	0,9 %
Europa	29.736	30.232	(1,6)%	16.763	16.796	(0,2)%
Doméstico (España y Reino Unido)	14.293	14.442	(1,0)%	7.562	7.758	(2,5)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	3.171	3.112	1,9 %	1.515	1.493	1,5 %
Asia-Pacífico	668	630	6,0 %	366	362	1,1 %
<b>Pasajeros-kilómetro transportados (millones)</b>	<b>143.074</b>	<b>140.862</b>	<b>1,6 %</b>	<b>77.657</b>	<b>77.111</b>	<b>0,7 %</b>
Atlántico Norte	41.697	41.853	(0,4)%	24.404	24.772	(1,5)%
Latinoamérica y Caribe	30.065	28.680	4,8 %	14.428	14.264	1,1 %
Europa	35.989	35.982	- %	20.988	20.725	1,3 %
Doméstico (España y Reino Unido)	11.995	11.786	1,8 %	6.331	6.243	1,4 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	16.809	16.587	1,3 %	7.920	7.643	3,6 %
Asia-Pacífico	6.519	5.974	9,1 %	3.586	3.464	3,5 %
<b>Asientos-kilómetro ofertados (millones)</b>	<b>170.050</b>	<b>165.653</b>	<b>2,7 %</b>	<b>90.916</b>	<b>88.969</b>	<b>2,2 %</b>
Atlántico Norte	51.083	50.525	1,1 %	29.070	28.564	1,8 %
Latinoamérica y Caribe	34.076	32.932	3,5 %	16.294	16.332	(0,2)%
Europa	43.097	41.931	2,8 %	24.668	23.835	3,5 %
Doméstico (España y Reino Unido)	13.684	13.226	3,5 %	7.032	6.872	2,3 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	20.632	20.225	2,0 %	9.728	9.426	3,2 %
Asia-Pacífico	7.478	6.814	9,7 %	4.124	3.940	4,7 %
<b>Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)</b>	<b>84,1</b>	<b>85,0</b>	<b>(0,9)</b>	<b>85,4</b>	<b>86,7</b>	<b>(1,3)</b>
Atlántico Norte	81,6	82,8	(1,2)	83,9	86,7	(2,8)
Latinoamérica y Caribe	88,2	87,1	1,1	88,5	87,3	1,2
Europa	83,5	85,8	(2,3)	85,1	87,0	(1,9)
Doméstico (España y Reino Unido)	87,7	89,1	(1,4)	90,0	90,8	(0,8)
África, Oriente Medio y Sur de Asia	81,5	82,0	(0,5)	81,4	81,1	0,3
Asia-Pacífico	87,2	87,7	(0,5)	87,0	87,9	(0,9)
<b>Toneladas-kilómetro transportadas (millones)</b>	<b>2.596</b>	<b>2.485</b>	<b>4,5 %</b>	<b>1.288</b>	<b>1.268</b>	<b>1,6 %</b>

## ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
<b>Aer Lingus</b>						
Pasajeros transportados (miles)	5.311	5.144	3,2 %	3.170	3.040	4,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	12.775	11.951	6,9 %	7.884	7.337	7,5 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	16.348	15.047	8,6 %	9.853	8.884	10,9 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	78,1	79,4	(1,3)ptos	80,0	82,6	(2,6)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	80	87	(8,0)%	42	47	(10,6)%
<b>British Airways</b>						
Pasajeros transportados (miles)	21.936	22.110	(0,8)%	11.966	11.770	1,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	71.459	71.171	0,4 %	38.565	38.187	1,0 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	87.266	85.454	2,1 %	46.096	44.795	2,9 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	81,9	83,3	(1,4)ptos	83,7	85,2	(1,5)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	1.875	1.815	3,3 %	933	921	1,3 %
<b>Iberia</b>						
Pasajeros transportados (miles)	12.275	12.648	(2,9)%	6.206	6.647	(6,6)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	37.077	36.145	2,6 %	18.941	19.300	(1,9)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	42.210	41.723	1,2 %	21.407	22.030	(2,8)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	87,8	86,6	1,2ptos	88,5	87,6	0,9ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	619	564	9,8 %	303	289	4,8 %
<b>LEVEL</b>						
Pasajeros transportados (miles)	382	379	0,8 %	223	239	(6,7)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	3.315	3.254	1,9 %	1.881	1.998	(5,9)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	3.568	3.434	3,9 %	2.035	2.109	(3,5)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	92,9	94,8	(1,9)ptos	92,4	94,7	(2,3)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	22	19	15,8 %	10	11	(9,1)%
<b>Vueling</b>						
Pasajeros transportados (miles)	17.898	17.949	(0,3)%	10.059	10.173	(1,1)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	18.448	18.341	0,6 %	10.386	10.289	0,9 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	20.658	19.995	3,3 %	11.525	11.151	3,4 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	89,3	91,7	(2,4)ptos	90,1	92,3	(2,2)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

**INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.**

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados  
1 de enero de 2025 - 30 de junio de 2025

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Ingresos de pasajeros	13.771	13.043
Ingresos de carga	629	566
Otros ingresos	1.506	1.115
<b>Ingresos totales</b>	<b>15.906</b>	<b>14.724</b>
Gastos de personal	3.232	2.941
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.523	3.814
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.114	1.918
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.201	1.170
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.580	1.289
Propiedad, TI y otros gastos	572	548
Gastos comerciales	573	577
Depreciación, amortización y deterioro	1.257	1.140
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	-
Diferencias de cambio	(22)	18
Gastos totales de explotación	14.028	13.415
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.878</b>	<b>1.309</b>
Gastos financieros	(431)	(471)
Ingresos financieros	155	187
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(70)	(5)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	42	30
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	336	(24)
Otros (gastos)/ingresos no operativos	(164)	20
Gastos totales no operativos netos	(132)	(263)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.746</b>	<b>1.046</b>
Impuestos	(445)	(141)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.301</b>	<b>905</b>
<b>Atribuible a:</b>		
Accionistas de la sociedad dominante	1.301	905
Participaciones no dominantes	-	-
	<b>1.301</b>	<b>905</b>
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	<b>27,3</b>	<b>18,4</b>
<b>Beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>	<b>26,5</b>	<b>17,3</b>

## ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de efectivo:		
Movimientos de valor razonable en el patrimonio neto	<b>(571)</b>	164
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	<b>67</b>	(21)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas	<b>(25)</b>	105
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	<b>20</b>	28
Diferencias por conversión de moneda extranjera	<b>(82)</b>	54
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	<b>52</b>	(12)
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	<b>(3)</b>	(19)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	<b>103</b>	204
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	<b>1</b>	-
Otro resultado global total del periodo, neto de impuestos	<b>(438)</b>	503
Beneficio después de impuestos del periodo	<b>1.301</b>	905
<b>Beneficio global total del periodo</b>	<b>863</b>	1.408
El beneficio global total es atribuible a:		
Accionistas de la sociedad dominante	<b>863</b>	1.408
Participaciones no dominantes	<b>-</b>	-
	<b>863</b>	1.408

Las partidas incluidas en el Estado del resultado global consolidado anterior se presentan netas de impuestos.

## BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	21.333	21.132
Activos intangibles	3.681	3.642
Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	43	44
Otras inversiones en patrimonio	241	190
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.793	1.711
Instrumentos financieros derivados	35	229
Activos por impuesto diferido	804	754
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes	1.629	916
	<b>29.559</b>	<b>28.618</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	5
Existencias	630	617
Deudores comerciales	1.774	1.774
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes	2.375	2.336
Activos por impuesto corriente	188	231
Instrumentos financieros derivados	117	395
Depósitos remunerados a corto plazo	1.625	1.639
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.723	8.189
	<b>14.432</b>	<b>15.186</b>
<b>Total activos</b>	<b>43.991</b>	<b>43.804</b>
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital suscrito	497	497
Prima de emisión	7.770	7.770
Acciones propias	(980)	(287)
Otras reservas	(1.334)	(1.810)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>5.953</b>	<b>6.170</b>
Participaciones no dominantes	6	6
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>5.959</b>	<b>6.176</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deudas financieras	11.883	13.870
Obligaciones de retribuciones a empleados	120	135
Pasivos por impuesto diferido	361	254
Provisiones	3.241	3.302
Ingresos diferidos	164	203
Instrumentos financieros derivados	662	102
Otros pasivos a largo plazo	450	401
	<b>16.881</b>	<b>18.267</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Deudas financieras	2.924	3.475
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	6.316	6.149
Ingresos diferidos	10.102	8.333
Instrumentos financieros derivados	808	194
Pasivos por impuesto corriente	17	11
Provisiones	984	1.199
	<b>21.151</b>	<b>19.361</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>38.032</b>	<b>37.628</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>43.991</b>	<b>43.804</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
<b>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		
Beneficio de explotación	1.878	1.309
Depreciación, amortización y deterioro	1.257	1.140
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	-
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(15)	(10)
Costes de servicio de planes de pensiones	7	9
(Disminución)/aumento en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono)	(68)	75
Compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono	(170)	(34)
Diferencias de cambio no realizadas	(61)	86
Pago a la HMRC para la apelación del IVA de IAG Loyalty	(447)	-
Otros movimientos	(63)	43
Intereses pagados	(371)	(419)
Intereses percibidos	159	161
Impuestos pagados	(156)	(45)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de variación en el capital circulante</b>	<b>1.948</b>	<b>2.315</b>
Aumento en deudores comerciales	(80)	(349)
Aumento en existencias	(19)	(86)
Aumento en otros deudores y activos corrientes (excluidos activos relacionados con el carbono)	(272)	(402)
Aumento en acreedores comerciales	203	254
Aumento en ingresos diferidos	1.945	2.583
Aumento en otras cuentas a pagar y pasivos corrientes	62	266
<b>Variación neta en el capital circulante</b>	<b>1.839</b>	<b>2.266</b>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.787</b>	<b>4.581</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.690)	(1.411)
Venta de inmovilizado material y activos intangibles	17	426
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	(4)	(572)
Otros movimientos de inversión	(1)	10
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(1.678)</b>	<b>(1.547)</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de deudas financieras	414	520
Amortización de deudas financieras	(1.292)	(216)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(682)	(1.092)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(20)	(40)
Adquisición de acciones propias	(771)	-
Dividendos pagados	(227)	-
Otros movimientos de financiación	-	(2)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>(2.578)</b>	<b>(830)</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y activos líquidos equivalentes	(469)	2.204
Diferencias netas por cambio de divisa	3	70
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	8.189	5.441
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>7.723</b>	<b>7.715</b>
<b>Conciliación de Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>		
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	7.723	7.715
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	1.625	1.983
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>9.348</b>	<b>9.698</b>

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2025	497	7.770	(287)	(1.810)	6.170	6	6.176
Beneficio global total del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	863	863	-	863
Coberturas transferidas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	2	2	-	2
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	24	24	-	24
Movimiento en acciones propias	-	-	77	(133)	(56)	-	(56)
Adquisición de acciones propias	-	-	(770)	-	(770)	-	(770)
Dividendo	-	-	-	(280)	(280)	-	(280)
<b>A 30 de junio de 2025</b>	<b>497</b>	<b>7.770</b>	<b>(980)</b>	<b>(1.334)</b>	<b>5.953</b>	<b>6</b>	<b>5.959</b>

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2024	497	7.770	(100)	(4.895)	3.272	6	3.278
Beneficio global total del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	1.408	1.408	-	1.408
Coberturas transferidas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	56	56	-	56
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	31	31	-	31
Movimiento en acciones propias	-	-	6	(7)	(1)	-	(1)
A 30 de junio de 2024	497	7.770	(94)	(3.407)	4.766	6	4.772

## NOTAS A LAS CUENTAS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025

### 1 INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo") es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG (en lo sucesivo, la "Sociedad") es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 17 de diciembre de 2009. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. ("Vueling") fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group Plc ("Aer Lingus") el 18 de agosto de 2015.

Las acciones de IAG se negocian en el mercado principal de valores cotizados de la Bolsa de Londres, así como en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia ("las Bolsas españolas") a través del Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo Español).

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados se han elaborado conforme a la NIC 34 (adoptada por la Unión Europea) y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 31 de julio de 2025. Los estados financieros intermedios resumidos consolidados que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados.

Para la elaboración de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, salvo aquellas cuestiones descritas a continuación. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 se han presentado ante el Registro Mercantil de Madrid y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF adoptadas por la Unión Europea) y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera del Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*, IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros carecía de salvedades.

#### Principio de empresa en funcionamiento

A 30 de junio de 2025, el Grupo disponía de una liquidez total de 12.024 millones de euros (31 de diciembre de 2024: liquidez total de 13.362 millones de euros), compuesta por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por valor de 9.348 millones de euros y 2.676 millones de euros de líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas. A 30 de junio de 2025, el Grupo no tiene cláusulas financieras asociadas a sus préstamos y deuda.

En su análisis de empresa en funcionamiento, el Grupo ha modelado dos escenarios, a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista, durante un periodo de al menos doce meses a partir de la fecha de aprobación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados (el "periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento"). El plan de negocio a tres años del Grupo, empleado para la creación de la Hipótesis de Referencia, aprobado por el Consejo de Administración en diciembre de 2024, fue posteriormente actualizado con la última información interna y externa disponible en junio y julio de 2025. El plan de negocio actualizado tiene en cuenta las opiniones del Consejo y de la dirección sobre la capacidad, basándose en el impacto potencial de los entornos económicos y geopolíticos más amplios sobre los negocios del Grupo a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia hasta el 30 de septiembre de 2026 incluyen:

- el Grupo ha asumido que las líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales de 2.676 millones de euros no se dispondrán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas de financiación se reduce con el tiempo, de tal forma que el Grupo podría disponer de 2.616 millones de euros a 30 de septiembre de 2026;
- de los compromisos de inversión que se detallan en la nota 9, 1.737 millones de euros deberán abonarse durante el periodo finalizado el 30 de septiembre de 2026; y
- aunque el Grupo no espera financiar todas las entregas de aviones previstas durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, para las que sí espera financiar ha previsto conseguir el 100%, o 732 millones de euros, de la financiación de aviones que actualmente no está comprometida, para respetar el calendario y los pagos de las entregas de aviones que espera financiar, incluidos los aviones entregados antes de la fecha de balance que no tenían su financiación asegurada en la fecha de balance.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar impactos comerciales y operativos adversos durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Dada la elevada incertidumbre macroeconómica y geopolítica mundial existente en la fecha del balance, estas tensiones se han elevado respecto a las reflejadas en los estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, representadas por: niveles reducidos de capacidad operada en cada mes, incluidas reducciones del 25% durante tres meses del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento; ingresos unitarios de pasajeros/asientos-kilómetro ofertados (AKO) reducidos; aumentos del precio del combustible de aviación del 20% respecto al precio asumido en la Hipótesis de Referencia; y mayores costes operativos. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad se reduciría un 8% de media en comparación con la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista asume que no será necesario disponer de ninguna de las líneas de financiación para fines generales. Los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave, pero plausible.

Después de revisar la Hipótesis de Referencia y la Hipótesis Pesimista, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados y, por lo tanto, continúan adoptando el principio contable de empresa en funcionamiento para formular los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2025.

## 2 POLÍTICAS CONTABLES

### Juicios críticos y estimaciones

A excepción de lo descrito a continuación, las políticas contables adoptadas en la presentación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025 son coherentes con las aplicadas en la preparación de los estados financieros consolidados anuales del Grupo para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024.

Para elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, la dirección ha realizado juicios y estimaciones que afectan a la aplicación de las políticas contables y a los importes registrados de activos, pasivos, ingresos y gastos, que son coherentes con los presentados en los estados financieros consolidados anuales del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024.

### Evaluación del indicador de deterioro de activos no financieros

A 30 de junio de 2025, el Grupo reconoció 2.436 millones de euros relacionados con activos intangibles de vida indefinida, incluido el fondo de comercio.

El fondo de comercio y los activos intangibles con vida económica indefinida se someten, como parte de las unidades generadoras de efectivo con las que están relacionados, a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso, en los que se usa un modelo de flujos de efectivo descontados medios ponderados multiescenario, con una ponderación del 70% para la Hipótesis de Referencia y del 30% para la Hipótesis Pesimista. Los resultados del modelo de flujos de efectivo descontados se comparan con el valor contable de las unidades generadoras de efectivo asociadas.

A 30 de junio de 2025, el Grupo ha aplicado juicios a la hora de considerar si fuentes de información externas o internas indicarían que una o más de las unidades generadoras de efectivo podrían haber sufrido un deterioro. Estos juicios significativos incluían, desde la fecha de la última prueba de deterioro, la mayor incertidumbre en relación con el entorno macroeconómico y geopolítico.

El Grupo ha reflejado estas mayores incertidumbres dentro de la Hipótesis Pesimista, tal y como se detalla en las bases de presentación del principio de empresa en funcionamiento en la nota 1. Sin embargo, el nivel de margen para cada unidad generadora de efectivo en la última fecha de revisión era de tal magnitud que cualquier posible cambio adverso en la Hipótesis Pesimista no conduciría al reconocimiento de un gasto por deterioro. Además, un posible aumento adicional razonable de la ponderación entre la Hipótesis Pesimista y la Hipótesis de Referencia no daría lugar al reconocimiento de un gasto por deterioro.

El Grupo no ha identificado ninguna fuente de información externa o interna adversa en comparación con el análisis de deterioro realizado en la última fecha de revisión. En dicho análisis se han considerado, entre otras, las previsiones internas actualizadas (como se detalla anteriormente en relación con la declaración de empresa en funcionamiento), las previsiones externas del PIB a largo plazo y las curvas externas de precios a plazo del combustible de aviones.

En consecuencia, a 30 de junio de 2025, no se ha realizado ninguna prueba de deterioro.

### Determinación de si los pagos realizados a la HMRC en relación con la contabilidad del IVA de IAG Loyalty son recuperables

A 30 de junio de 2025, el Grupo reconoció, como Otro activo no corriente, 521 millones de euros en concepto del IVA que espera recuperar de la HMRC en el Reino Unido.

El Grupo aplica su juicio para determinar si considera que lo más probable es que el resultado de los procesos judiciales entre IAG Loyalty y la HMRC, con respecto a la contabilidad del IVA de IAG Loyalty dé lugar a un resultado favorable para el Grupo y, en consecuencia, si registrar los pagos mencionados anteriormente como un activo.

En la formación de su juicio, el Grupo ha revisado la carta de decisión emitida por la HMRC y la correspondencia con la HMRC sobre este asunto, incluida la consideración de la resolución fiscal histórica emitida por la HMRC al Grupo sobre este asunto.

Los Consejeros consideran que es probable que se produzca un resultado favorable y, en consecuencia, el Grupo sigue considerando, a 30 de junio de 2025, y hasta la fecha del presente informe, que el activo de 521 millones de euros reconocido como resultado del pago a la HMRC es recuperable. Para obtener más información, véase la nota 6.

### Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas adoptadas por el Grupo

Las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2025, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- Falta de intercambiabilidad: modificaciones de la NIC 21 vigentes para periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2025 (inclusive).

El IASB y el Comité de Interpretaciones de las NIIF ("IFRIC", por sus siglas en inglés) han publicado las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de entrada en vigor posterior al cierre del periodo sobre el que se informa en estos estados financieros. El Grupo ha evaluado el impacto de estas normas, modificaciones e interpretaciones y no se espera que tengan un efecto significativo en los ingresos o los activos netos del Grupo. El Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligada aplicación:

- Clasificación y valoración de instrumentos financieros: modificaciones de la NIIF 9 y la NIIF 7, vigentes para periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2026 (inclusive).

Además, la NIIF 18: Presentación y divulgación en los estados financieros entrará en vigor para los periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2027 y sustituirá a la NIC 1: Presentación de estados financieros. El Grupo está evaluando actualmente las implicaciones detalladas de la aplicación de la nueva norma en los estados financieros consolidados del Grupo.

### **Cambios y operaciones relevantes en el periodo contable actual**

Los resultados y la posición financiera del Grupo se vieron afectados por los siguientes acontecimientos y operaciones relevantes en el semestre finalizado el 30 de junio de 2025:

- El 17 de enero de 2025, el Grupo pagó 574 millones de euros para amortizar, con un descuento neto, 577 millones de euros del valor nominal de sus bonos no garantizados antes de su vencimiento. El valor nominal de los bonos amortizados ascendió a 277 millones de euros del bono a tipo fijo de 500 millones de euros con vencimiento en 2027 y a 300 millones de euros del bono a tipo fijo de 700 millones de euros con vencimiento en 2029. Además, el Grupo pagó los intereses devengados por los bonos amortizados, que ascendieron a 11 millones de euros;
- El 27 de febrero de 2025, el Consejo de Administración propuso un dividendo complementario de 0,06 euros por acción, por un importe total de 280 millones de euros, que fue aprobado por la Junta General de Accionistas el 19 de junio de 2025;
- Durante el mes de marzo de 2025, el Grupo ejerció opciones sobre 12 aviones Airbus A350 y seis aviones Boeing 777-9. Estos pedidos forman parte de la inversión continua del Grupo en aviones nuevos y modernos para impulsar la eficiencia operativa, reducir las emisiones y mejorar los productos a bordo para los clientes. Los aviones se entregarán entre 2027 y 2030;
- El 25 de marzo de 2025, el Grupo amortizó el bono sénior no garantizado a tipo fijo por valor de 500 millones de euros a su vencimiento; y
- El 9 de mayo de 2025, el Grupo firmó acuerdos con Boeing para la compra de 32 aviones 787-10 y con Airbus para la compra de 21 aviones A330-900neo. Los aviones se entregarán entre 2028 y 2033 y se utilizarán para satisfacer las necesidades de la flota de largo-radio a medio plazo del Grupo. El pedido de la flota fue posteriormente aprobado por los accionistas el 19 de junio de 2025.

### **3 ESTACIONALIDAD**

El negocio del Grupo es muy estacional, siendo durante los meses de verano cuando se registran los niveles de demanda más altos. Por consiguiente, los mayores ingresos y beneficios de explotación se esperan habitualmente en el último semestre del ejercicio financiero, más que en el primer semestre.

### **4 INFORMACIÓN DE SEGMENTOS**

#### **a Segmentos de negocio**

El principal responsable de la toma de decisiones operativas se encarga de asignar recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos operativos, y se ha identificado como el Comité de Dirección de IAG.

El Grupo cuenta con varias entidades que se gestionan como compañías operadoras independientes, como las actividades de aerolínea, fidelización y las funciones de plataforma. Cada compañía operadora opera su red como una única unidad de negocio y el Comité de Dirección de IAG evalúa el rendimiento en función de indicadores como el beneficio de explotación, y toma decisiones de asignación de recursos para las compañías operadoras en base a la rentabilidad, principalmente en función de los mercados de pasajeros en los que operan las compañías. El objetivo en la toma de decisiones de asignación de recursos consiste en optimizar los resultados financieros consolidados.

El Grupo ha definido sus segmentos operativos basándose en el modo en que maneja sus negocios y la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos. Se ha identificado a British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus e IAG Loyalty como segmentos operativos declarables a efectos de presentación de información financiera. LEVEL también es un segmento operativo, pero no supera los umbrales cuantitativos para ser declarable y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada para LEVEL.

Existen diversos niveles de transacciones entre segmentos operativos, que se refieren principalmente a la prestación de servicios de mantenimiento del segmento operativo de Iberia a los demás segmentos operativos, la prestación de servicios de vuelo por parte de las aerolíneas al segmento de IAG Loyalty y la prestación de servicios de fidelización de IAG Loyalty a los segmentos operativos de aerolíneas.

Las funciones de plataforma del negocio tienen como cometido principal prestar apoyo a las operaciones de las aerolíneas y de fidelización. Estas actividades no se consideran segmentos operativos declarables, ya que o bien generan ingresos al margen de las actividades del Grupo y las decisiones de asignación de recursos se toman en función del negocio de transporte de pasajeros, o bien no son regularmente objeto de revisión por parte del Comité de Dirección de IAG y están incluidas en Otras empresas del Grupo.

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025

Millones de euros	2025						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
<b>Ingresos</b>							
Ingresos de pasajeros	7.616	2.831	1.464	1.125	562	173	<b>13.771</b>
Ingresos de carga	462	137	-	26	-	4	<b>629</b>
Otros ingresos	64	725	16	11	673	17	<b>1.506</b>
<b>Ingresos externos</b>	<b>8.142</b>	<b>3.693</b>	<b>1.480</b>	<b>1.162</b>	<b>1.235</b>	<b>194</b>	<b>15.906</b>
Ingresos entre segmentos	243	194	-	13	190	272	<b>912</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>8.385</b>	<b>3.887</b>	<b>1.480</b>	<b>1.175</b>	<b>1.425</b>	<b>466</b>	<b>16.818</b>
Gastos de personal	(1.828)	(703)	(227)	(270)	(57)	(147)	<b>(3.232)</b>
Gastos de combustible y derechos de emisión	(2.004)	(744)	(412)	(301)	-	(62)	<b>(3.523)</b>
Gasto por depreciación y amortización	(710)	(253)	(151)	(95)	(14)	(34)	<b>(1.257)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de explotación</b>	<b>976</b>	<b>564</b>	<b>95</b>	<b>80</b>	<b>227</b>	<b>(64)</b>	<b>1.878</b>
Partidas excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
<b>Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales</b>	<b>976</b>	<b>564</b>	<b>95</b>	<b>80</b>	<b>227</b>	<b>(64)</b>	<b>1.878</b>
Gastos no operativos netos							<b>(132)</b>
<b>Beneficio antes de impuestos</b>							<b>1.746</b>
Activos totales	27.259	10.905	3.828	2.795	4.484	(5.280)	<b>43.991</b>
Pasivos totales	(21.029)	(9.642)	(4.023)	(2.405)	(4.020)	3.087	<b>(38.032)</b>

<sup>1</sup> Incluye eliminaciones en los activos totales de 17.396 millones de euros y en los pasivos totales de 5.950 millones de euros.

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024

Millones de euros	2024						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
<b>Ingresos</b>							
Ingresos de pasajeros	7.184	2.699	1.475	1.012	493	180	13.043
Ingresos de carga	414	121	-	27	-	4	566
Otros ingresos	44	442	8	8	613	-	1.115
Ingresos externos	7.642	3.262	1.483	1.047	1.106	184	14.724
Ingresos entre segmentos	217	228	-	6	170	224	845
Ingresos por segmento	7.859	3.490	1.483	1.053	1.276	408	15.569
Gastos de personal	(1.591)	(672)	(209)	(251)	(49)	(169)	(2.941)
Gastos de combustible y derechos de emisión	(2.200)	(739)	(440)	(299)	-	(136)	(3.814)
Gasto por depreciación y amortización	(644)	(231)	(136)	(82)	(11)	(36)	(1.140)
<b>Beneficio/(pérdida) de explotación</b>	<b>647</b>	<b>362</b>	<b>97</b>	<b>9</b>	<b>228</b>	<b>(34)</b>	<b>1.309</b>
Gastos no operativos netos							<b>(263)</b>
<b>Beneficio antes de impuestos</b>							<b>1.046</b>
Activos totales	25.581	10.117	3.616	2.385	4.056	(3.296)	42.459
Pasivos totales	(20.732)	(9.113)	(3.940)	(2.241)	(3.967)	2.306	(37.687)

<sup>1</sup> Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.905 millones de euros y en los pasivos totales de 5.928 millones de euros.

## b Otros ingresos

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Servicios de vacaciones y hoteles	462	421
Servicios de mantenimiento y reparación	625	372
Marketing y marca	210	191
Servicios de handling en tierra	81	69
Otros	128	62
	<b>1.506</b>	1.115

## c Desglose geográfico

### Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Reino Unido	5.713	5.219
España	2.998	2.552
EE. UU.	2.695	2.534
Resto del mundo	4.500	4.419
	<b>15.906</b>	14.724

### Activos por área

A 30 de junio de 2025

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
	Reino Unido	14.028
España	5.765	1.213
EE. UU.	98	18
Resto del mundo	1.442	621
	<b>21.333</b>	<b>3.681</b>

A 31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
	Reino Unido	14.021
España	5.617	1.210
EE. UU.	97	18
Resto del mundo	1.397	607
	21.132	3.642

## 5 GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS (GASTOS)/INGRESOS NO OPERATIVOS

### a Gastos financieros

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(3)	(7)
Pasivos por financiación de activos	(104)	(96)
Pasivos por arrendamientos	(222)	(249)
Bonos	(20)	(31)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(74)	(56)
Otros préstamos	(10)	(43)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	13	18
Otros gastos financieros	(11)	(7)
	<b>(431)</b>	(471)

## b Ingresos financieros

Millones de euros	2025	2024
Intereses sobre otros depósitos remunerados, efectivo y activos líquidos equivalentes	153	187
Otros ingresos financieros	2	-
	155	187

## c Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros

Millones de euros	2025	2024
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	(70)	(5)
	(70)	(5)

## d Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2025	2024
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	42	30
	42	30

## e Otros (gastos)/ingresos no operativos

Millones de euros	2025	2024
Ingreso relacionado con inversiones en patrimonio	7	-
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	2	1
Ganancia reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	3	36
(Pérdida)/ganancia no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(176)	34
Variación neta en el valor razonable asociado a las coberturas a valor razonable	-	(1)
Gasto por terminación del acuerdo de adquisición de Air Europa Holdings	-	(50)
	(164)	20

## 6 IMPUESTOS

El gasto por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados fue el siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Impuesto corriente	(224)	113
Impuesto diferido	(221)	(254)
<b>Impuesto total</b>	<b>(445)</b>	<b>(141)</b>

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.

El gasto fiscal sobre el beneficio correspondiente al semestre fue de 445 millones de euros (2024: gasto de 141 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 25% (2024: 13%). La diferencia entre el tipo impositivo efectivo del periodo actual, del 25%, y el tipo impositivo efectivo del periodo anterior, del 13%, 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. La mayor parte de las operaciones del Grupo está sujeta a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, España, Reino Unido e Irlanda, con tipos del impuesto de sociedades durante 2025 del 25%, el 25% y el 12,5%, respectivamente. 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 semestre finalizado el 30 de junio de 2025.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 25% y el tipo impositivo previsto del 24% para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025 se debe principalmente a los impuestos en España sobre los dividendos intragrupo.

En la siguiente tabla se detallan las pérdidas y las diferencias temporarias no reconocidas deducibles:

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	303	253
Pérdidas operativas en Openskies SASU	405	405
Otras pérdidas operativas	7	7
	<b>715</b>	665
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	342	361
Pérdidas de capital en Reino Unido	345	357
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	<b>704</b>	735

Ninguna de las pérdidas o diferencias temporarias no reconocidas tiene fecha de caducidad.

A 30 de junio de 2025, el Grupo tenía pérdidas fiscales y otras diferencias temporarias no reconocidas de 715 millones de euros y de 704 millones de euros, respectivamente, que el Grupo no prevé razonablemente utilizar. El Grupo solo reconoce activos por impuestos diferidos netos en relación con las diferencias temporarias deducibles y las pérdidas en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios fiscales con los que poder compensar las diferencias temporarias deducibles, los ingresos fiscales de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La dirección emplea juicios para evaluar la probabilidad de recuperabilidad. A estos efectos, si el Grupo hubiera ampliado indefinidamente el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros, entonces el importe de las pérdidas fiscales no reconocidas se habría reducido en 310 millones de euros.

#### Relaciones con las autoridades fiscales

El Grupo es objeto de auditorías e investigaciones por parte de las autoridades fiscales de los territorios en los que opera y colabora con ellas.

#### Reforma del tipo impositivo mínimo efectivo del Pilar 2

El Grupo está sujeto al impuesto mínimo global complementario en virtud de la legislación fiscal del Pilar 2, aplicable al Grupo a partir del 1 de enero de 2024. Cualquier impuesto complementario se refiere principalmente a las operaciones del Grupo en Irlanda, donde el tipo impositivo legal es del 12,5%.

El Grupo ha aplicado una exención temporal obligatoria de la contabilidad de impuestos diferidos para los efectos del impuesto complementario y lo contabiliza como impuesto corriente cuando se produce.

A 30 de junio de 2025, la obligación del Grupo por el impuesto complementario no era material.

#### Pasivos contingentes relacionados con impuestos

A 30 de junio de 2025, el Grupo tiene determinados pasivos contingentes que podrían estimarse de forma fiable, en relación con todos los impuestos, pero excluyendo la cuestión relacionada con el IVA de IAG Loyalty (que se explica más adelante), por importe de 127 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 128 millones de euros). Aunque el Grupo no considera probable que se produzcan pérdidas significativas en estos asuntos, dada la incertidumbre inherente asociada a los litigios y las auditorías fiscales, no existen garantías de que no se produzcan pérdidas significativas. Dado que el Grupo considera que sus posibilidades de éxito en cada uno de estos asuntos son más probables que improbables, no ha considerado adecuado registrar una provisión para estos importes. En los pasivos contingentes relacionados con impuestos se incluyen los siguientes:

#### Ganancia derivada de la fusión

Tras las inspecciones fiscales relativas al periodo de 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron un acuerdo de liquidación relativo al impuesto sobre sociedades a la Sociedad en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia (la "Fusión"). La exposición máxima en este caso es de 105 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 104 millones de euros), siendo éste el importe incluido en el acuerdo de liquidación así como una estimación de los intereses devengados en relación con el acuerdo de liquidación hasta el 30 de junio de 2025.

La Sociedad presentó una reclamación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central ("TEAC"). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de las autoridades fiscales españolas. La Sociedad recurrió esta resolución ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019, y el 24 de julio de 2020 presentó escrito de demanda sobre este asunto. Para asistirle en sus deliberaciones sobre la posible existencia, o no, de una ganancia derivada de la Fusión, el 15 de septiembre de 2023, la Audiencia Nacional encargó a un experto contable independiente un informe sobre la base contable adecuada. A 30 de junio de 2025 y hasta la fecha de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, la Audiencia Nacional no se ha pronunciado sobre la existencia, o no, de una ganancia derivada de la Fusión. La Sociedad no espera una sentencia de este caso en la Audiencia Nacional hasta la primera mitad de 2026, como pronto.

La Sociedad cuestiona los argumentos técnicos del acuerdo de liquidación y el fallo del TEAC. Basándose en asesoramiento jurídico y en la opinión de un experto contable externo, la Sociedad cree que tiene argumentos sólidos para apoyar su alegación. La Sociedad no considera necesario registrar una provisión por este concepto y, por consiguiente, ha reconocido este asunto como un pasivo contingente.

En caso de que el recurso ante la Audiencia Nacional no prosperase, la Sociedad reevaluaría su posición y, en consecuencia, su tratamiento contable.

En el contexto de las mencionadas inspecciones fiscales, las autoridades fiscales españolas llegaron a una conclusión sobre el valor del negocio de Iberia en el marco de la Fusión. Esta valoración fue impugnada por la Sociedad en un expediente separado, en el que no se adeuda ningún impuesto. La Sociedad considera que existen argumentos técnicos a favor de un valor más elevado, lo que reduciría indirectamente la cuantía de la ganancia derivada de la fusión evaluada en el litigio descrito anteriormente. El 18 de enero de 2024, la Audiencia Nacional notificó su sentencia dictada el 13 de diciembre de 2023, por la que fallaba a favor de las autoridades fiscales españolas en relación con la valoración del negocio de Iberia dentro de la Fusión. El 28 de febrero de 2024, la Sociedad presentó una solicitud de recurso contra la sentencia ante el Tribunal Supremo en España, que fue aceptada en junio de 2025. Una vez presentado el recurso, no existe un plazo específico para que el Tribunal Supremo dicte su sentencia. Si finalmente se estimara el recurso sobre esta cuestión, se reduciría la exposición del pasivo contingente relativo a la Ganancia derivada de la fusión descrita anteriormente.

#### **IVA de IAG Loyalty**

##### *Antecedentes del asunto*

Tal y como se publicó en el Informe y cuentas anuales de 2024, la Agencia Tributaria Británica (His Majesty's Revenue and Customs, en adelante "HMRC") había estado estudiando: (i) la contabilidad del IVA que debía aplicar Avios Group (AGL) Limited, una sociedad controlada del Grupo que se comercializa como IAG Loyalty; y (ii) la validez de un dictamen histórico ("el Dictamen") emitido por la HMRC al Grupo.

El 29 de octubre de 2024, la HMRC envió al Grupo una carta con su decisión sobre la contabilidad del IVA que debía aplicar IAG Loyalty. En dicha carta, la HMRC afirmaba que los cargos realizados por IAG Loyalty correspondían al desarrollo, la administración y el mantenimiento de un programa de fidelización, por lo que el IVA se aplicaba al 20% sobre la emisión de Avios, independientemente del producto de canje. Por consiguiente, la carta de decisión de la HMRC confirmaba su opinión de que IAG Loyalty no tenía derecho a basarse en el Dictamen durante los periodos evaluados pertinentes. La carta de decisión difiere del enfoque contable del IVA aplicado por IAG Loyalty, que se basaba tanto en el Dictamen emitido por la HMRC como en la jurisprudencia existente. Históricamente, IAG Loyalty ha contabilizado el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, la gran mayoría de los cuales son vuelos que están exentos de IVA.

El Grupo, tras revisar la carta de decisión de la HMRC con sus asesores legales y fiscales, difiere por completo de la opinión de la HMRC. El Grupo considera que no contabilizar el IVA sobre la emisión de Avios, sino contabilizar el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, sigue siendo adecuado. En consecuencia, el 14 de febrero de 2025, el Grupo recurrió el caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido y espera que se celebre una vista en la segunda mitad de 2026.

Además, tras revisar su posición con sus asesores legales y fiscales, el Grupo considera que tiene una expectativa legítima de que debería haber podido basarse en el Dictamen. En consecuencia, en el semestre finalizado el 30 de junio 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 el Dictamen y si la HMRC actuó legalmente al afirmar que el Dictamen había dejado de tener efecto con carácter retroactivo. La solicitud también pretendía suspender la vista hasta que se resolviera el recurso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal). A la fecha del presente informe, el Grupo está a la espera de confirmación sobre si su solicitud de revisión judicial ha sido aceptada.

##### *Contabilidad del asunto*

En enero de 2019, el Comité de Interpretaciones de las NIIF ("IFRIC", por sus siglas en inglés) emitió una decisión de la agenda, que establece que los depósitos realizados a las autoridades tributarias por impuestos, distintos del impuesto sobre beneficios, que sean objeto de litigio entre la entidad y las autoridades tributarias y respecto de los cuales la entidad considere más probable que el asunto se resuelva a su favor, deben registrarse como un activo. El Grupo, tras revisar la decisión de la HMRC con sus asesores legales y fiscales, considera más probable que el resultado del proceso judicial sea favorable. En consecuencia, los pagos realizados a la HMRC en relación con esta disputa para los periodos anteriores a su carta de decisión del 29 de octubre de 2024 se clasifican como un activo en el Balance de situación.

Para los pagos realizados a la HMRC durante los periodos posteriores a su carta de decisión del 29 de octubre de 2024, la decisión de la agenda de la IFRIC no es aplicable y, aunque el Grupo considera más probable que el asunto se resuelva a su favor, no es posible afirmar que dichos pagos sean prácticamente reembolsables al Grupo y, por lo tanto, no se reconoce ningún activo en el balance.

### Efecto en los estados financieros

La siguiente tabla refleja los pagos realizados y el reembolso recibido de la HMRC en relación con los periodos anteriores a la emisión de su carta de decisión el 29 de octubre de 2024 hasta el 30 de junio de 2025, por los que se ha registrado un importe como Otro activo no corriente en el Balance de situación:

Millones	Euros	Libras esterlinas
Balance a 1 de enero de 2025 <sup>1</sup>	<b>88</b>	73
Pagos en efectivo a la HMRC en relación a periodos inmediatamente anteriores a su decisión, pagados en 2025 <sup>2</sup>	<b>39</b>	33
Pagos en efectivo a la HMRC en relación a periodos históricos pendientes anteriores a su carta de decisión <sup>3</sup>	<b>668</b>	557
Reembolsos en efectivo de la HMRC <sup>4</sup>	<b>(260)</b>	(216)
Movimientos por cambio de divisas	<b>(14)</b>	-
<b>Saldo a 30 de junio de 2025<sup>5,6</sup></b>	<b>521</b>	447

- 1 Durante el transcurso de 2024 y antes de que la HMRC emitiera su carta de decisión, con el fin de evitar incurrir en posibles intereses y sanciones, el Grupo comenzó a contabilizar y pagar a la HMRC, sin admitir responsabilidad alguna, el IVA sobre la emisión de Avios de acuerdo con la opinión de la HMRC. Esto ha dado lugar a pagos, que el Grupo no considera que pueda recuperar de sus socios, por un total de 88 millones de euros (73 millones de libras esterlinas) realizados en 2024.
- 2 Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, el Grupo pagó 39 millones de euros (33 millones de libras esterlinas) en concepto de IVA correspondiente a los meses inmediatamente anteriores a la carta de decisión de la HMRC, que formaba parte de las declaraciones de IVA no pagadas hasta 2025.
- 3 El 14 de febrero de 2025, el Grupo presentó un recurso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido. Para que el caso pasara al Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), sin admitir responsabilidad alguna, el Grupo pagó a la HMRC 668 millones de euros (557 millones de libras esterlinas).
- 4 El 30 de abril de 2025, algunas filiales del Grupo recuperaron 260 millones de euros (216 millones de libras esterlinas) en concepto de IVA soportado.
- 5 Aunque a 30 de junio de 2025 no se ha pagado ningún importe relacionado con intereses, en caso de que se dicte una sentencia desfavorable para el Grupo, este ha estimado que los intereses de estas evaluaciones a 30 de junio de 2025 ascenderán a un total de 85 millones de euros (73 millones de libras esterlinas).
- 6 En caso de que el Grupo obtuviera un resultado desfavorable al concluir el proceso judicial, el activo por importe de 521 millones de euros sería recuperable mediante la liquidación del pasivo por IVA que se derivara de dicho resultado. El reconocimiento de cualquier pasivo por IVA que se derivara del proceso judicial se registraría como gasto en la Cuenta de resultados. El Grupo considera adecuado no registrar ninguna provisión por estos importes, sino consignarlos como un pasivo contingente.

Los pagos realizados a la HMRC, en relación con periodos anteriores a su decisión, después de deducir los reembolsos y excluyendo los intereses devengados, por un importe de 521 millones de euros (446 millones de libras esterlinas) se han registrado como Otros activos no corrientes en el Balance de situación.

Tras la decisión de la HMRC y hasta el 30 de junio de 2025, el Grupo ha realizado pagos a la HMRC por importe de 36 millones de euros (31 millones de libras esterlinas), excluyendo los importes que otras filiales del Grupo, principalmente British Airways, esperan recuperar en concepto de IVA soportado. Aunque el Grupo considera que lo más probable es que el asunto se resuelva a su favor, no es posible afirmar que sea prácticamente seguro que dichos pagos sean reembolsables al Grupo y, por lo tanto, no se ha reconocido ningún activo en el Balance de situación a 30 de junio de 2025, pero dichos importes se consignan como un activo contingente. Además, como resultado de la contabilidad mencionada anteriormente, una parte de los pagos en curso realizados a la HMRC reduce los importes que se habrían reconocido anteriormente en Ingresos diferidos en el Balance de situación al emitir los Avios y, posteriormente, en Ingresos de pasaje y Otros ingresos en la Cuenta de resultados al canjear los Avios.

## 7 BENEFICIO POR ACCIÓN Y CAPITAL

Millones	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas empleadas para beneficio básico por acción <sup>1</sup>	<b>4.771</b>	4.918
Supuesto de conversión de la emisión de bonos convertibles	<b>248</b>	245
Programas de retribución a empleados basados en acciones dilutivos pendientes	<b>97</b>	113
Número medio ponderado de acciones ordinarias empleadas para beneficio diluido por acción	<b>5.116</b>	5.276

  

Céntimos de €	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Beneficio básico por acción	<b>27,3</b>	18,4
Beneficio diluido por acción	<b>26,5</b>	17,3

- 1 Incluye una reducción de 99 millones como efecto medio ponderado de los 216,9 millones de acciones propias adquiridas en los programas de recompra de acciones.

El número de acciones ordinarias emitidas a 30 de junio de 2025 era de 4.971.476.010 (31 de diciembre de 2024: 4.971.476.010) con un valor nominal de 0,10 euros cada una.

El efecto del supuesto de conversión de la emisión de bonos convertibles de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes tiene un efecto dilutivo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025 y el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, debido al beneficio después de impuestos registrado en los periodos.

## a Acciones propias

Durante el periodo comprendido hasta el 30 de junio de 2025, el Grupo completó el programa de recompra de acciones por valor de 350 millones de euros que se inició en noviembre de 2024 y puso en marcha un programa de recompra de acciones por un importe máximo de 1.000 millones de euros. Durante este periodo, el Grupo compró 216,9 millones de acciones como parte de ambos programas a un precio medio ponderado de 3,55 euros por acción, por un importe total de 770 millones de euros, que se mantienen como acciones propias. Tras su aprobación en la Junta General de Accionistas de 2025, las acciones propias adquiridas en ambos programas serán canceladas.

A 30 de junio de 2025, el Grupo tenía 303,8 millones de acciones propias (31 de diciembre de 2024: 117,6 millones).

## 8 DIVIDENDOS

El 27 de febrero de 2025 el Consejo de Administración propuso un dividendo complementario de 0,06 euros por acción, lo que ascendió a un total de 280 millones de euros, que fue aprobado por los accionistas el 19 de junio de 2025 en la Junta General de Accionistas. A 30 de junio de 2025, se habían pagado 227 millones de euros, y el resto se pagó con posterioridad al 30 de junio de 2025 y con anterioridad a la fecha del presente informe. El 1 de agosto de 2024, se propuso y aprobó un dividendo a cuenta de 0,03 euros por acción, que ascendió a 147 millones de euros, y que se pagó posteriormente durante el periodo restante de 2024.

En función de los resultados financieros y las perspectivas, los Consejeros prevén volver al ritmo de distribución de dividendos habitual del Grupo durante el segundo semestre de 2025, con un dividendo a cuenta que se declarará junto con los resultados del tercer trimestre.

La capacidad futura del Grupo para distribuir dividendos depende de las necesidades de liquidez y las reservas distribuibles de las compañías operadoras principales del Grupo, así como de su capacidad para pagar dividendos a la Sociedad, junto con las reservas distribuibles y la liquidez de la Sociedad.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, tras la finalización de la valoración trienal, a 31 de marzo de 2024, del principal plan de pensiones de prestación definida de British Airways en el Reino Unido ("NAPS", por sus siglas en inglés), se han eliminado todos los requisitos anteriormente existentes en relación con las aportaciones a pensiones derivadas del pago de dividendos. En consecuencia, a 30 de junio de 2025, el Grupo no tenía restricciones sobre el pago de dividendos de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad.

## 9 INMOVILIZADO MATERIAL, ACTIVOS INTANGIBLES Y ACTIVOS POR DERECHO DE USO

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Total inmovilizado material	Activos intangibles
Valor neto contable a 1 de enero de 2025	13.114	8.018	21.132	3.642
Altas	1.529	110	1.639	241
Modificaciones	-	148	148	-
Bajas	(9)	(1)	(10)	-
Reclasificaciones <sup>1</sup>	92	(92)	-	-
Gasto por depreciación y amortización	(543)	(566)	(1.109)	(148)
Movimientos por cambio de divisas	(332)	(135)	(467)	(54)
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2025</b>	<b>13.851</b>	<b>7.482</b>	<b>21.333</b>	<b>3.681</b>

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Total inmovilizado material	Activos intangibles
Valor neto contable a 1 de enero de 2024	11.242	8.534	19.776	3.332
Altas	1.315	406	1.721	220
Modificaciones	-	160	160	-
Bajas	(426)	-	(426)	-
Reclasificaciones <sup>1</sup>	469	(469)	-	-
Gasto por depreciación y amortización	(473)	(560)	(1.033)	(107)
Movimientos por cambio de divisas	179	95	274	29
Valor neto contable a 30 de junio de 2024	12.306	8.166	20.472	3.474

1 Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 92 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2024: 469 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados están relacionados con arrendamientos con opción de compra que fueron reclasificados a Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuales el Grupo había continuado cargando la depreciación a lo largo de la vida útil esperada del avión, incluyendo la opción de compra.

A 30 de junio de 2025, había préstamos bancarios y otros del Grupo avalados con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 6.047 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 5.958 millones de euros). Para obtener más información sobre el valor de los préstamos bancarios y otros avalados con activos de flota en propiedad, véase la nota 11.

Las inversiones en inmovilizado autorizadas y contratadas pero no previstas en las cuentas ascienden a 20.600 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 12.634 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado se refieren a la flota y están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio de moneda extranjera.

## 10 OTRAS INVERSIONES EN PATRIMONIO

Otras inversiones en patrimonio comprende lo siguiente:

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Valores no cotizados	241	190
	241	190

### Inversión en Air Europa Holdings

De acuerdo con el enfoque adoptado a 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha designado su inversión en Air Europa Holdings como valorada a valor razonable con cambios en Otro resultado global. A 30 de junio de 2025, el Grupo determinó el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings usando el enfoque de comparación de mercado, de tal modo que el Grupo empleó tanto datos de mercado observables como datos no observables. El valor razonable se determinó considerando a Air Europa Holdings de forma independiente, sin tener en cuenta las sinergias potenciales que podrían obtenerse si el Grupo pudiera adquirir el control de las operaciones de Air Europa Holdings. El valor razonable resultante a 30 de junio de 2025 era de 191 millones de euros, lo que representa un incremento de 52 millones de euros desde el 1 de enero de 2025, que se ha registrado en Otro resultado global.

A 30 de junio de 2025, el valor razonable se determinó en función de múltiplos de mercado derivados de los precios cotizados de compañías aéreas comparables a Air Europa Holdings. Estos precios cotizados se ajustaron posteriormente para reflejar el efecto de la falta de liquidez de la participación y los ingresos y el EBITDA de Air Europa Holdings. El rango de múltiplos de mercado aplicado para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings a 30 de junio de 2025 se situó entre 1 y 5.

## 11 DEUDAS FINANCIERAS

Millones de euros	A 30 de junio de 2025			A 31 de diciembre de 2024		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	54	698	752	601	1.294	1.895
Emisión de bonos convertibles	1.089	-	1.089	1.016	-	1.016
Pasivos por financiación de activos	382	5.180	5.562	381	5.407	5.788
Pasivos por arrendamientos	1.399	6.005	7.404	1.477	7.169	8.646
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	2.924	11.883	14.807	3.475	13.870	17.345

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2029. Existen préstamos a largo plazo del Grupo por importe de 5.617 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 5.853 millones de euros) garantizados por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 6.047 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 5.958 millones de euros). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por aviones asociados u otro inmovilizado material.

El 17 de enero de 2025, el Grupo pagó 574 millones de euros para amortizar, con un descuento neto, 577 millones de euros del valor nominal de sus bonos no garantizados antes de su vencimiento. El valor nominal de los bonos amortizados ascendió a 277 millones de euros del bono a tipo fijo de 500 millones de euros con vencimiento en 2027 y a 300 millones de euros del bono a tipo fijo de 700 millones de euros con vencimiento en 2029. Además, el Grupo pagó los intereses devengados por los bonos amortizados, que ascendieron a 11 millones de euros.

El 25 de marzo de 2025, el Grupo amortizó el bono sénior no garantizado a tipo fijo por valor de 500 millones de euros a su vencimiento.

### Detalles sobre la emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028

Esta emisión de bonos convertibles otorga a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprende un total de 244.850.715 opciones al inicio y, tras el dividendo a cuenta y el dividendo complementario de 2024, incluye 252.324.443 opciones a 30 de junio de 2025 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar la emisión de bonos convertibles en efectivo, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG.

La emisión de bonos convertibles se registra a su valor razonable, que a 30 de junio de 2025 ascendía a 1.089 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 1.016 millones de euros), lo que constituye un aumento de 73 millones de euros desde el 1 de enero de 2025. De este aumento, el gasto incluido en Otro resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 3 millones de euros y el gasto reconocido en Gastos financieros en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 70 millones de euros.

### Información complementaria - Comunicación de las obligaciones contractuales de arrendamiento

La siguiente tabla proporciona información complementaria relativa a las obligaciones contractuales de arrendamiento totales del Grupo, desglosadas entre arrendamientos operativos y financieros que se contabilizan dentro de Pasivos por arrendamiento y los acuerdos contractuales de arrendamiento contabilizados como Pasivos por financiación de activos que no reúnen los requisitos de un pasivo por arrendamiento con arreglo a las NIIF. Aunque la distinción entre arrendamientos operativos y financieros no se aplica a los arrendatarios con arreglo a las NIIF, la tabla que figura a continuación desagrega los arrendamientos operativos y financieros en función de sus definiciones contractuales y es coherente con las definiciones aplicadas a los arrendadores con arreglo a las NIIF. El Grupo considera que esta desagregación de los Pasivos por arrendamientos es útil para los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la estructura de financiación que ha suscrito el Grupo.

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Pasivos por arrendamientos totales <sup>1</sup>	Pasivos por financiación de activos	Total
1 de enero de 2025	6.906	1.740	<b>8.646</b>	5.788	<b>14.434</b>
Altas y modificaciones de arrendamientos	254	1	<b>255</b>	414	<b>669</b>
Amortizaciones y gastos por intereses	(492)	(187)	<b>(679)</b>	(169)	<b>(848)</b>
Otros	(729)	(89)	<b>(818)</b>	(471)	<b>(1.289)</b>
<b>30 de junio de 2025</b>	<b>5.939</b>	<b>1.465</b>	<b>7.404</b>	<b>5.562</b>	<b>12.966</b>

Amortizaciones de principal en actividades de financiación	492	190	<b>682</b>	179	<b>861</b>
Amortizaciones de intereses en actividades de explotación	193	24	<b>217</b>	94	<b>311</b>
Amortizaciones totales en el Estado de flujos de efectivo <sup>2,3</sup>	685	214	<b>899</b>	273	<b>1.172</b>

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Pasivos por arrendamientos totales <sup>1</sup>	Pasivos por financiación de activos	Total
1 de enero de 2024	6.460	2.507	8.967	4.427	13.394
Altas y modificaciones de arrendamientos	530	8	538	522	1.060
Amortizaciones y gastos por intereses	(466)	(623)	(1.089)	(186)	(1.275)
Otros	181	(10)	171	86	257
30 de junio de 2024	6.705	1.882	8.587	4.849	13.436

Amortizaciones de principal en actividades de financiación	466	626	1.092	193	1.285
Amortizaciones de intereses en actividades de explotación	205	40	245	86	331
Amortizaciones totales en el Estado de flujos de efectivo <sup>2,3</sup>	671	666	1.337	279	1.616

1 Tras la transición a la NIIF 16 el 1 de enero de 2019, todos los arrendamientos financieros se incluyeron como Pasivos por arrendamiento.

2 Incluye tanto el reembolso del principal como de los intereses.

3 Excluye los flujos de efectivo asociados a los arrendamientos de bajo valor y los pagos variables por arrendamiento que el Grupo no reconoce dentro de los pasivos por arrendamiento.

## 12 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

### a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación, se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2025 y 31 de diciembre de 2024 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 30 de junio de 2025

Millones de euros	Activos financieros			Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	241	-	-	<b>241</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	35	-	<b>35</b>
Otros activos no corrientes	200	-	-	1.429	<b>1.629</b>
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.774	-	-	-	<b>1.774</b>
Otros activos corrientes	600	-	5	1.770	<b>2.375</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	117	-	<b>117</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.625	-	-	-	<b>1.625</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.723	-	-	-	<b>7.723</b>

Millones de euros	Pasivos financieros		Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Pasivos por arrendamientos	6.005	-	-	<b>6.005</b>
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.878	-	-	<b>5.878</b>
Instrumentos financieros derivados	-	662	-	<b>662</b>
Otros pasivos a largo plazo	175	-	275	<b>450</b>
<b>Pasivos corrientes</b>				
Pasivos por arrendamientos	1.399	-	-	<b>1.399</b>
Componente corriente de la deuda a largo plazo	436	1.089	-	<b>1.525</b>
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	4.662	-	1.654	<b>6.316</b>
Instrumentos financieros derivados	-	808	-	<b>808</b>

A 31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Activos financieros			Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	190	-	-	190
Instrumentos financieros derivados	-	-	229	-	229
Otros activos no corrientes	225	-	4	687	916
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.774	-	-	-	1.774
Otros activos corrientes	699	-	-	1.637	2.336
Instrumentos financieros derivados	-	-	395	-	395
Depósitos remunerados a corto plazo	1.639	-	-	-	1.639
Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.189	-	-	-	8.189

Millones de euros	Pasivos financieros		Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Pasivos por arrendamientos	7.169	-	-	7.169
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.701	-	-	6.701
Instrumentos financieros derivados	-	102	-	102
Otros pasivos a largo plazo	171	-	230	401
<b>Pasivos corrientes</b>				
Pasivos por arrendamientos	1.477	-	-	1.477
Componente corriente de la deuda a largo plazo	982	1.016	-	1.998
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	4.746	-	1.403	6.149
Instrumentos financieros derivados	-	194	-	194

## b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

Los valores razonables de los instrumentos financieros del Grupo se desglosan en niveles jerárquicos en función de la naturaleza de los datos utilizados al determinar los valores razonables y utilizan los siguientes métodos e hipótesis:

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos. Se considera que un mercado es activo cuando se puede disponer de precios cotizados fácil y regularmente a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, un agente de bolsa, una institución sectorial, un servicio de precios o un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado reales que se producen regularmente, entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. Se emplearon metodologías de Nivel 1 (valores de mercado en la fecha de balance) para determinar el valor razonable de las inversiones en activos cotizados clasificadas como inversiones en patrimonio y deudas financieras remuneradas cotizadas. El valor razonable de los pasivos financieros y los activos financieros incorpora, respectivamente, el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte.

Nivel 2: Datos distintos a los precios cotizados incluidos en Nivel 1, que son observables respecto al activo o el pasivo, de forma directa o indirecta. El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina usando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración elevan al máximo el uso de datos de mercado observables allí donde existan y hacen el menor uso posible de las estimaciones específicas de entidades.

Los instrumentos derivados se valoran a partir del valor de mercado de los instrumentos con términos y condiciones similares usando modelos de precios futuros, que incluyen tipos de cambio a plazo, tipos de interés a plazo, curvas de combustible a plazo y los correspondientes datos de superficies de volatilidad en la fecha de balance. La determinación del valor razonable de los activos y pasivos financieros derivados se detalla en el Informe y cuentas anuales de 2024.

El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo, excluidos los pasivos por arrendamientos, se determina descontando los flujos de efectivo contractuales restantes a los tipos de interés de mercado relevantes en la fecha de balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta en función del riesgo crediticio propio.

Nivel 3: Datos para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. El método principal de dicha valoración consiste en un modelo de valoración que considera el valor actual de los flujos de efectivo por dividendos que se prevé que generen los activos asociados. Para más información acerca de la metodología empleada para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings, véase la nota 10.

El valor razonable del efectivo y activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes y acreedores comerciales y otras cuentas a pagar se aproximan a su valor contable, debido fundamentalmente a los vencimientos a corto plazo de estos instrumentos.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 30 de junio de 2025 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	1	-	240	241	<b>241</b>
Otros activos financieros no corrientes	-	21	8	29	<b>26</b>
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	152	-	152	<b>152</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	1.771	5.205	-	6.976	<b>7.403</b>
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	1.470	-	1.470	<b>1.470</b>

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 117 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 808 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2024 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	1	-	189	190	190
Otros activos financieros no corrientes	-	22	4	26	23
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	624	-	624	624
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	2.762	5.511	-	8.273	8.699
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	296	-	296	296

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 395 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 194 millones de euros.

No se produjeron traspasos entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el periodo. Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y activos y pasivos financieros derivados se miden a valor razonable en los estados financieros consolidados. Las deudas financieras remuneradas, a excepción del bono convertible por valor de 825 millones de euros y con vencimiento en 2028 que se mide a valor razonable, se miden a coste amortizado.

### c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

En la tabla siguiente se resumen los movimientos clave de los activos financieros de Nivel 3:

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Saldo inicial del periodo	<b>189</b>	187
Altas	-	20
Ganancias/(pérdidas) netas reconocidas en Otro resultado global	<b>52</b>	(19)
Movimientos por cambio de divisas	<b>(1)</b>	1
<b>Saldo final del periodo</b>	<b>240</b>	189

## 13 PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, se realizaron 14.393.534 concesiones en virtud del Plan de Acciones Restringidas (*Restricted Share Plan*) del Grupo a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de la dirección. El Grupo también concedió incentivos en virtud del Plan de Diferimiento de Incentivos y el Plan de Incentivos por Rendimiento Extendido del Grupo durante el periodo, en virtud del cual se concedieron 99.873 y 19.614.947 acciones condicionadas.

El valor razonable de las acciones concedidas liquidadas mediante instrumentos de patrimonio es el precio de las acciones en la fecha en las que se conceden. El Grupo liquida las obligaciones fiscales de los empleados derivadas de la emisión de las acciones directamente con la autoridad fiscal correspondiente en efectivo y un número equivalente de acciones es retenido por el Grupo en el momento de la concesión.

## 14 OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el *Airways Pension Scheme* ("APS") y el *New Airways Pension Scheme* ("NAPS"), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984 pero continúa abierto a devengos futuros. Las prestaciones previstas en APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas por inflación en el pago.

NAPS está cerrado a nuevos miembros desde 2003, y a devengos futuros desde 2018. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los participantes se incrementan anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medidas conforme a las órdenes de aumento de pensiones del Gobierno británico (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders*), que desde 2011 se basan en el IPC británico).

Cada tres años, los Administradores de APS y NAPS llevan a cabo valoraciones actuariales que posteriormente se acuerdan con British Airways para determinar las aportaciones en efectivo y los planes de pago de déficit hasta la siguiente fecha de valoración, además de para garantizar que los planes de pensiones cuentan con suficientes fondos disponibles para atender los futuros pagos de prestaciones a los miembros. Estas valoraciones actuariales se elaboran usando los principios definidos en la legislación sobre pensiones del Reino Unido. Esta difiere de la valoración de la NIC 19 "Retribuciones a empleados", que se utiliza para calcular las posiciones de la Cuenta de resultados y el Balance de situación y emplea un enfoque general basado en la mejor estimación. Las diferencias en la finalidad y los principios dan lugar a la utilización de supuestos diferentes y, por lo tanto, a una estimación diferente de las obligaciones y los niveles de financiación.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2025 se finalizaron las valoraciones trienales, a 31 de marzo de 2024, para APS y NAPS, que dio lugar a un superávit de 179 millones de euros (153 millones de libras esterlinas) para APS, y a un superávit de 2.023 millones de euros (1.730 millones de libras esterlinas) para NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas para APS y NAPS difieren de las valoraciones realizadas según la NIC 19 "Retribuciones a empleados" a 30 de junio de 2025, debido principalmente a diferencias temporarias en las fechas de medición y a los supuestos específicos de los planes usados en la valoración actuarial llevada a cabo a 31 de marzo de 2024 frente a los requerimientos de la NIC 19 usados en los supuestos de valoración contable a fecha de este informe.

### Pagos en efectivo y acuerdos de financiación

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y cualquier aportación al déficit necesaria. Dados los superávits de APS y NAPS derivados de las valoraciones trienales, a 31 de marzo de 2024, ninguno de los dos planes tiene un plan de aportaciones al pago del déficit.

El total de pagos en el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, neto de costes por servicios realizados por el Grupo, ascendió a 9 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2024: 1 millón de euros). El Grupo prevé abonar un total de 1 millón de euros en aportaciones del empleador a APS y NAPS durante el semestre finalizado el 31 de diciembre de 2025.

## Activos del plan

Millones de euros	A 30 de junio de 2025			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable <sup>1, 3</sup>	5.581	14.920	427	<b>20.928</b>
Valor actual de los pasivos del plan <sup>1</sup>	(5.472)	(12.661)	(517)	<b>(18.650)</b>
Activo/(pasivo) de pensiones neto	109	2.259	(90)	<b>2.278</b>
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	(27)	(565)	(1)	<b>(593)</b>
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	<b>(12)</b>
<b>A 30 de junio de 2025</b>	<b>82</b>	<b>1.694</b>	<b>(103)</b>	<b>1.673</b>
Representado por:				
Activos derivados de retribuciones a empleados				<b>1.793</b>
Obligaciones de retribuciones a empleados				<b>(120)</b>
Activos netos derivados de retribuciones a empleados				<b>1.673</b>

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2024			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable <sup>1</sup>	5.819	15.713	417	21.949
Valor actual de los pasivos del plan <sup>1</sup>	(5.819)	(13.456)	(521)	(19.796)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	-	2.257	(104)	2.153
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	-	(564)	(2)	(566)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2024	-	1.693	(117)	1.576
Representado por:				
Activos derivados de retribuciones a empleados				1.711
Obligaciones de retribuciones a empleados				(135)
Activos netos derivados de retribuciones a empleados				1.576

- 1 Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales (AVC, por sus siglas en inglés), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales por aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichas AVC. A 30 de junio de 2025, dichos activos tenían un valor de 304 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 317 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.
- 2 Tanto APS como NAPS se encuentran en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que debería pagar el Administrador en relación tanto con los activos netos de pensiones como con los niveles mínimos de financiación contractuales en el futuro.
- 3 A 30 de junio de 2025, el valor razonable de los activos afectos a planes incluye 874 millones de euros de participaciones no cotizadas y activos alternativos cuyo valor razonable se ha determinado recurriendo a las valoraciones más recientes realizadas por terceros. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no abarcan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.

### Supuestos sobre las obligaciones de los planes

En cada fecha de cierre del balance se revisan y actualizan los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS con el fin de reflejar las condiciones de mercado en dicha fecha. Los supuestos principales empleados a efectos de la valoración según la NIC 19 fueron los siguientes:

Porcentaje anual	A 30 de junio de 2025		A 31 de diciembre de 2024	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Tasa de descuento	<b>5,30</b>	<b>5,55</b>	5,30	5,45
Tasa de incremento del salario pensionable	<b>3,00</b>	-	3,30	-
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	<b>3,00</b>	<b>2,60</b>	3,30	2,80
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	<b>3,00</b>	<b>2,90</b>	3,30	3,10
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	<b>2,55</b>	<b>2,60</b>	2,85	2,80

En la nota 34 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 se incluye más información sobre la base de los supuestos.

## 15 PROVISIONES

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales	Obligaciones relacionadas con el carbono	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2025	3.014	201	842	75	316	53	<b>4.501</b>
Provisiones registradas durante el periodo	353	12	17	17	185	16	<b>600</b>
Reclasificaciones	(1)	-	-	(2)	-	-	<b>(3)</b>
Utilizadas durante el periodo	(298)	(16)	(27)	(16)	-	(17)	<b>(374)</b>
Extinguidas durante el periodo	-	-	-	-	(137)	-	<b>(137)</b>
Reversión de importes no utilizados	(74)	-	(32)	(8)	(11)	(1)	<b>(126)</b>
Actualización de descuento	53	2	12	7	-	-	<b>74</b>
Revaluaciones	12	-	(2)	-	-	-	<b>10</b>
Diferencias por cambio de divisas	(312)	-	(1)	(2)	(4)	(1)	<b>(320)</b>
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2025</b>	<b>2.747</b>	<b>199</b>	<b>809</b>	<b>71</b>	<b>349</b>	<b>50</b>	<b>4.225</b>
Desglose:							
Corrientes	605	66	72	25	210	6	<b>984</b>
No corrientes	2.142	133	737	46	139	44	<b>3.241</b>
	2.747	199	809	71	349	50	<b>4.225</b>

## 16 GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. Los impactos principales en los estados financieros intermedios resumidos consolidados se exponen a continuación:

### Riesgo de precios del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. Con objeto de mitigar este riesgo, dentro de la estrategia de gestión del riesgo de precios del combustible del Grupo se formalizan diversos instrumentos derivados extrabursátiles. La estrategia del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible de hasta tres años dentro del perfil de coberturas aprobado.

A 30 de junio de 2025, el valor razonable de estos pasivos netos por instrumentos derivados era de 242 millones de euros (31 de diciembre de 2024: pasivos netos de 189 millones de euros), lo que representa un aumento de 53 millones de euros desde el 1 de enero de 2025.

### Riesgo de tipos de cambio

El Grupo está expuesto a un riesgo de cambio de divisas sobre los ingresos, compras y deuda denominados en monedas diferentes a la moneda funcional de cada una de las compañías operadoras del Grupo, que son la libra esterlina y el euro. Las divisas en las que están denominadas esas transacciones son, principalmente, el dólar estadounidense, la libra esterlina y el euro. El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura del riesgo de divisa, incluyendo cubrir una parte de sus ventas y compras en moneda extranjera para los siguientes tres años.

A 30 de junio de 2025, el valor razonable de los pasivos netos por instrumentos derivados de moneda extranjera era de 1.085 millones de euros (31 de diciembre de 2024: activos netos de 505 millones de euros), lo que representa una disminución de 1.590 millones de euros desde el 1 de enero de 2025.

### Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda y los depósitos de efectivo. Con el fin de atenuar el riesgo de tipos de interés, las políticas del Grupo permiten que se contraten un número diverso de instrumentos derivados extrabursátiles.

A 30 de junio de 2025, el valor razonable de los activos netos por instrumentos derivados era de 9 millones de euros (31 de diciembre de 2024: activos netos de 12 millones de euros), lo que representa una disminución de 3 millones de euros desde el 1 de enero de 2025.

### Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es el riesgo de que una contraparte de un instrumento financiero o contrato con clientes incumpla sus obligaciones y provoque una pérdida económica. El Grupo está expuesto al riesgo de crédito en sus actividades de financiación, incluidos los depósitos en bancos y entidades financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros. El Grupo cuenta con políticas y procedimientos para supervisar el riesgo asignando límites a cada contraparte por exposición subyacente y por compañía operadora y formalizando únicamente operaciones con contrapartes con un riesgo de crédito muy bajo.

Al final de cada periodo, el Grupo evalúa el efecto del riesgo de crédito de las contrapartes y el riesgo de crédito propio del Grupo sobre el valor razonable de los derivados y en el caso de surgir ineficiencias, éstas se reconocen inmediatamente en la Cuenta de resultados dentro del epígrafe de Otros gastos no operativos.

## 17 PASIVOS CONTINGENTES

El Grupo se enfrenta a litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 30 de junio de 2025, en aquellos casos en que se podían estimar de forma razonable, excluyendo el caso relativo a la política comercial de equipaje de mano de Vueling que se detalla a continuación, ascendían a 41 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 42 millones de euros). El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos derivados de estos procedimientos y por lo tanto no se reconoció ninguna provisión.

Los pasivos contingentes asociados con los impuestos sobre sociedades, impuestos diferidos e impuestos indirectos se presentan en la nota 6.

En los pasivos contingentes se incluye lo siguiente:

### Política comercial de equipaje de mano de Vueling

Durante 2024, el Ministerio de Consumo en España, remitió a Vueling una Resolución sancionadora con referencia al periodo de 26 meses finalizado el 31 de diciembre de 2023, afirmando que la política comercial de equipaje de mano de Vueling vulnera los derechos de los consumidores en virtud del Artículo 47.1 del Real Decreto Legislativo 1/2007 en España y el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos. Además, la Resolución sancionadora imponía a Vueling una multa de 39 millones de euros y solicitaba la rectificación de las supuestas infracciones.

El 29 de enero de 2025, Vueling presentó un recurso contencioso-administrativo contra la Resolución sancionadora. Al mismo tiempo, Vueling presentó una medida cautelar para suspender la sanción hasta que se dicte una sentencia definitiva. El 1 de julio de 2025, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid aprobó y notificó la resolución que estimaba el recurso de suspensión de la sanción hasta que se resolviera definitivamente el recurso contencioso-administrativo.

El Grupo, junto con sus asesores, ha revisado el Pliego de Cargos, la Resolución Sancionadora y la correspondencia del Ministerio de Consumo y considera que tiene argumentos sólidos para apoyar su política comercial de equipaje de mano y no considera probable que se produzca un resultado adverso en el futuro. Por ello, el Grupo no considera oportuno registrar provisión alguna.

## 18 TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS

El Grupo realizó las siguientes transacciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad.

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	7	3
Ventas a accionistas significativos	96	126
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	42	30
Compras a accionistas significativos	95	77

Saldos al cierre del periodo derivados de ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
	<b>Partidas por cobrar de partes vinculadas</b>	
Importes por cobrar de empresas asociadas	19	20
Importes debidos por accionistas significativos	76	91
<b>Cuentas a pagar a partes vinculadas</b>		
Importes por pagar a empresas asociadas	13	10
Importes debidos a accionistas significativos	20	15

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2024: cero).

## Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración de la dirección clave del Grupo es la siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
<b>Salario base, honorarios y prestaciones</b>		
<b>Remuneración del Consejo de Administración</b>		
Prestaciones a corto plazo	2	2
Pagos basados en acciones	-	-
<b>Remuneración del Comité de Dirección</b>		
Prestaciones a corto plazo	4	5
Pagos basados en acciones	23	3

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, el Consejo de Administración incluye la remuneración de un Consejero Ejecutivo (30 de junio de 2024: un Consejero Ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 10 miembros (30 de junio de 2024: 11 miembros) y excluye la remuneración del Consejero Ejecutivo.

La Sociedad proporciona seguros de vida al Consejero Ejecutivo y a todos los miembros del Comité de Dirección. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, la obligación de la Sociedad era de 30.000 euros (2024: 24.000 euros).

A 30 de junio de 2025, el valor de traspaso de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los miembros actuales del Comité de Dirección ascendía a 3 millones de euros (2024: 4 millones de euros).

A 30 de junio de 2025, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2024: cero).

## 19 HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DE BALANCE

Entre la fecha de cierre del balance y la fecha del presente informe no se han producido hechos posteriores al cierre del balance.

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

### DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 11.1.b DEL REAL DECRETO ESPAÑOL 1362/2007, DE 19 DE OCTUBRE.

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad"), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 31 de julio de 2025, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros intermedios resumidos consolidados del semestre finalizado el 30 de junio de 2025, elaborados con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el informe de gestión intermedio consolidado incluye un análisis fiel de la información exigida.

31 de julio de 2025

---

**Javier Ferrán Larraz**  
Presidente

---

**Luis Gallego Martín**  
Consejero Delegado

---

**Eva Castillo Sanz**

---

**Margaret Ewing**

---

**Maurice Lam**

---

**Bruno Matheu**

---

**Heather Ann McSharry**

---

**Simone Menne**

---

**Robin Phillips**

---

**Päivi Rekonen**

---

**Lucy Nicola Shaw**



## **Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados**

A los accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A. por encargo de la Dirección

### **INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS**

#### **Introducción**

---

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los "estados financieros intermedios") de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad dominante") y sociedades dependientes (el "Grupo"), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2025, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### **Alcance de la revisión**

---

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

#### **Conclusión**

---

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2025 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

### **Párrafo de énfasis**

---

Llamamos la atención sobre la nota 1 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos han sido preparados de conformidad con la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, por lo que no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

### **INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS**

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2025 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2025. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de International Consolidated Airlines Group, S.A y sociedades dependientes.

### **Párrafo sobre otras cuestiones**

---

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 100 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión.

KPMG Auditores, S.L.

Bernardo Rücker-Embden

31 de julio de 2025



## FLOTA DE AVIONES

### Número en servicio con empresas del Grupo

	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Total 30 de junio de 2025	Total 31 de diciembre de 2024	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2024	Entregas futuras	Opciones <sup>1</sup>
Airbus A319ceo	13	-	21	34	36	(2)	-	-
Airbus A320ceo	50	7	144	201	193	8	1	-
Airbus A320neo	3	48	26	77	74	3	42	30
Airbus A321ceo	14	-	28	42	42	-	-	-
Airbus A321neo	4	10	19	33	31	2	32	-
Airbus A321LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321XLR	2	4	-	6	3	3	7	14
Airbus A330-200	2	1	18	21	22	(1)	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	20	-	-	-
Airbus A330-900	-	-	-	-	-	-	21	13
Airbus A350-900	-	6	16	22	22	-	9	7
Airbus A350-1000	-	16	2	18	18	-	6	12
Airbus A380	6	6	-	12	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	-	-	-	25	100
Boeing 737-10	-	-	-	-	-	-	25	-
Boeing 777-200	40	-	3	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	9	-	7	16	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	-	24	9
Boeing 787-8	8	2	2	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	8	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	1	9	2	12	11	1	38	10
Embraer E190	9	-	11	20	20	-	-	-
<b>Total Grupo</b>	<b>166</b>	<b>121</b>	<b>328</b>	<b>615</b>	<b>601</b>	<b>14</b>	<b>230</b>	<b>195</b>

1 Las opciones de compra de 100 aviones Boeing 737 otorgan flexibilidad para la elección de los modelos.

Los aviones se contabilizan en función de sus definiciones contractuales y no de su determinación contable. A efectos contables, mientras que todos los arrendamientos operativos se presentan como pasivos por arrendamiento, los arrendamientos financieros se presentan como pasivos por arrendamiento o como pasivos financiados por activos, dependiendo de la naturaleza del acuerdo individual.

Además de los aviones en servicio, el Grupo también cuenta con 13 (31 de diciembre de 2024: 11) aviones fuera de servicio.

## 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 semestre finalizado el 30 de junio 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 semestre finalizado el 30 de junio de 2025, se registraron dos partidas excepcionales durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024.

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio					
	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025	Publicada 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024
Ingresos de pasajeros	13.771	-	13.771	13.043	-	13.043
Ingresos de carga	629	-	629	566	-	566
Otros ingresos	1.506	-	1.506	1.115	-	1.115
<b>Ingresos totales</b>	<b>15.906</b>	<b>-</b>	<b>15.906</b>	<b>14.724</b>	<b>-</b>	<b>14.724</b>
Gastos de personal	3.232	-	3.232	2.941	-	2.941
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.523	-	3.523	3.814	-	3.814
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.114	-	2.114	1.918	-	1.918
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.201	-	1.201	1.170	-	1.170
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.580	-	1.580	1.289	-	1.289
Propiedad, TI y otros gastos	572	-	572	548	-	548
Gastos comerciales	573	-	573	577	-	577
Depreciación, amortización y deterioro	1.257	-	1.257	1.140	-	1.140
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	-	(2)	-	-	-
Diferencias de cambio	(22)	-	(22)	18	-	18
Gastos totales de explotación	14.028	-	14.028	13.415	-	13.415
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.878</b>	<b>-</b>	<b>1.878</b>	<b>1.309</b>	<b>-</b>	<b>1.309</b>
Gastos financieros	(431)	-	(431)	(471)	-	(471)
Ingresos financieros	155	-	155	187	-	187
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(70)	-	(70)	(5)	-	(5)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	42	-	42	30	-	30
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	336	-	336	(24)	-	(24)
Otros (gastos)/ingresos no operativos <sup>1</sup>	(164)	-	(164)	20	(50)	70
Gastos totales no operativos netos	(132)	-	(132)	(263)	(50)	(213)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.746</b>	<b>-</b>	<b>1.746</b>	<b>1.046</b>	<b>(50)</b>	<b>1.096</b>
Impuestos <sup>2</sup>	(445)	-	(445)	(141)	140	(281)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.301</b>	<b>-</b>	<b>1.301</b>	<b>905</b>	<b>90</b>	<b>815</b>

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de			Antes de		
	Publicada 2025	Partidas excepcionales	partidas excepcionales 2025	Publicada 2024	Partidas excepcionales	partidas excepcionales 2024
Ingresos de pasajeros	7.771	-	7.771	7.411	-	7.411
Ingresos de carga	311	-	311	283	-	283
Otros ingresos	780	-	780	601	-	601
<b>Ingresos totales</b>	<b>8.862</b>	-	<b>8.862</b>	8.295	-	8.295
Gastos de personal	1.623	-	1.623	1.504	-	1.504
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.808	-	1.808	2.025	-	2.025
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.127	-	1.127	1.024	-	1.024
Tasas de aterrizaje y de navegación	647	-	647	645	-	645
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	802	-	802	711	-	711
Propiedad, TI y otros gastos	273	-	273	268	-	268
Gastos comerciales	274	-	274	283	-	283
Depreciación, amortización y deterioro	639	-	639	581	-	581
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	4	-	4	(1)	-	(1)
Diferencias de cambio	(15)	-	(15)	14	-	14
Gastos totales de explotación	7.182	-	7.182	7.054	-	7.054
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.680</b>	-	<b>1.680</b>	1.241	-	1.241
Gastos financieros	(212)	-	(212)	(243)	-	(243)
Ingresos financieros	70	-	70	112	-	112
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(145)	-	(145)	4	-	4
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	21	-	21	16	-	16
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	202	-	202	20	-	20
Otros (gastos)/ingresos no operativos <sup>1</sup>	(109)	-	(109)	(17)	(50)	33
Gastos totales no operativos netos	(173)	-	(173)	(108)	(50)	(58)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.507</b>	-	<b>1.507</b>	1.133	(50)	1.183
Impuestos <sup>2</sup>	(382)	-	(382)	(224)	51	(275)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>1.125</b>	-	<b>1.125</b>	909	1	908

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)/ ingresos no operativos en la Cuenta de resultados y no hubo ningún impacto en el flujo de efectivo del semestre finalizado a 30 de junio 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 semestre finalizado el 30 de junio 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 semestre finalizado el 30 de junio 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 <sup>(ICR)</sup>

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	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	1.301	905
Partidas excepcionales	-	90
<b>Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales</b>	<b>1.301</b>	<b>815</b>
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	56	7
<b>Beneficio ajustado</b>	<b>1.357</b>	<b>822</b>
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	4.771	4.918
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	5.116	5.276
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	<b>27,3</b>	<b>18,4</b>
<b>Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>27,3</b>	<b>16,6</b>
<b>Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>26,5</b>	<b>15,6</b>

## c Costes de propiedad

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
Depreciación, amortización y deterioro	1.257	1.140
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	-
<b>Costes de propiedad</b>	<b>1.255</b>	<b>1.140</b>

## d Flujo de caja libre <sup>(ICR)</sup>

El flujo de caja libre representa el efectivo generado por los negocios y se define como los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación tomados del Estado de flujos de efectivo, menos los flujos de efectivo relacionados con la adquisición de inmovilizado material y activos intangibles registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de inversión tomados del Estado de flujos de efectivo. El Grupo considera que esta medida resulta útil a los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la capacidad de generación de efectivo del Grupo para respaldar las operaciones y mantener los activos de capital.

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2025	2024
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.787</b>	<b>4.581</b>
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.690)	(1.411)
<b>Flujo de caja libre</b>	<b>2.097</b>	<b>3.170</b>

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

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

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

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

El Grupo considera que esta medida adicional, que se utiliza internamente para evaluar la capacidad financiera del Grupo, resulta útil para que los usuarios de los estados financieros puedan entender cómo ha cambiado la capacidad financiera del Grupo durante el 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 junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
<b>Deuda bruta:</b> Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>14.807</b>	17.345
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	<b>7.723</b>	8.189
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	<b>1.625</b>	1.639
<b>Deuda neta</b>	<b>5.459</b>	7.517
Beneficio de explotación	<b>4.852</b>	4.283
Más: Depreciación, amortización y deterioro	<b>2.481</b>	2.364
<b>EBITDA</b>	<b>7.333</b>	6.647
Más: Partidas excepcionales	<b>160</b>	160
<b>EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>7.493</b>	6.807
<b>Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>	<b>2,0</b>	2,5
<b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>	<b>0,7</b>	1,1

#### f Rentabilidad sobre el capital invertido <sup>(ICR)</sup>

El Grupo supervisa la rentabilidad sobre el capital invertido ("RoIC", por sus siglas en inglés), ya que da una idea de la eficiencia del capital del Grupo en relación al capital invertido, así como la capacidad para financiar el crecimiento y pagar dividendos. La RoIC se define como el EBITDA de los cuatro últimos trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales menos la depreciación de la flota ajustada por la inflación, la depreciación del otro inmovilizado material y la amortización de los activos intangibles de software, dividido entre el capital invertido medio, y se expresa como porcentaje.

El capital invertido se define como la media del inmovilizado material y los activos intangibles de software durante un periodo de 12 meses, entre los valores netos contables de apertura y cierre. El elemento de flota del inmovilizado material se ajusta por la tasa de inflación sobre la edad media de la flota para aproximarlos al coste de sustitución de los activos asociados.

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
EBITDA antes de partidas excepcionales	<b>7.493</b>	6.807
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación	<b>(2.342)</b>	(2.246)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material	<b>(236)</b>	(234)
Menos: Amortización de los activos intangibles de software	<b>(274)</b>	(232)
	<b>4.641</b>	4.095
<b>Capital invertido</b>		
Valor medio de la flota <sup>1</sup>	<b>18.434</b>	18.068
Menos: Pagos anticipados medios <sup>2</sup>	<b>(1.052)</b>	(892)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado	<b>17.382</b>	17.176
<i>Ajuste por inflación</i> <sup>3</sup>	<b>1,19</b>	1,18
	<b>20.648</b>	20.326
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material <sup>4</sup>	<b>2.469</b>	2.387
Valor neto contable medio de los activos intangibles de software <sup>5</sup>	<b>1.074</b>	976
<b>Capital invertido total</b>	<b>24.191</b>	23.689
<b>Rentabilidad sobre el capital invertido</b>	<b>19,2%</b>	17,3%

1 El valor neto contable medio de los aviones se calcula partiendo de un importe de 18.765 millones de euros a 30 de junio de 2025 y de 18.103 millones de euros a 30 de junio de 2024.

2 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.034 millones de euros a 30 de junio de 2025 y 1.070 millones de euros a 30 de junio de 2024.

3 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (30 de junio de 2024: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 30 de junio de 2025: 11,8 años (30 de junio de 2024: 11,3 años).

4 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.568 millones de euros a 30 de junio de 2025 y de 2.369 millones de euros a 30 de junio de 2024.

5 El valor neto contable medio de los activos intangibles de software se calcula partiendo de un importe de 1.184 millones de euros a 30 de junio de 2025 y de 964 millones de euros a 30 de junio de 2024.

## g 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 semestre finalizado el 30 de junio		Cierre a 30 de junio		Cierre a 31 de diciembre	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Libra esterlina a euro	<b>1,18</b>	1,17	<b>1,17</b>		1,21	
Euro a dólar estadounidense	<b>1,11</b>	1,08	<b>1,15</b>		1,04	
Libra esterlina a dólar estadounidense	<b>1,31</b>	1,26	<b>1,35</b>		1,26	

## h Liquidez

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

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

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Efectivo y activos líquidos equivalentes	<b>7.723</b>	8.189
Depósitos remunerados a corto plazo	<b>1.625</b>	1.639
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	<b>2.663</b>	3.344
Líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas	-	134
Descubiertos y otras líneas de crédito	<b>13</b>	56
<b>Liquidez total</b>	<b>12.024</b>	13.362