

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE TRES MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (6 de mayo de 2022) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2022.

Se prevé que, desde el segundo trimestre en adelante, la fuerte demanda de pasajeros impulse la rentabilidad

- La capacidad de transporte de pasajeros en el primer trimestre fue un 65% de 2019, un aumento frente al 58% registrado en el cuarto trimestre de 2021, a medida que las aerolíneas del Grupo continuaron recuperando la capacidad de cara a la programación de vuelos del verano.
- La progresiva relajación de las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos, sobre todo en el Reino Unido, dio lugar a una mejora de la demanda, sin que la guerra en Ucrania tuviera un efecto apreciable.
- En el primer trimestre se registró una fuerte recuperación de los viajes de negocios y el ocio premium continuó mostrándose sólido.
- La variante Ómicron tuvo un breve efecto negativo en enero y febrero en los resultados de las operaciones, las reservas de pasajeros y las cancelaciones.
- Tras el reciente levantamiento de las restricciones a los viajes y el abrupto aumento en la capacidad, British Airways está centrada en mejorar las operaciones y la experiencia del cliente, lo que incluye la moderación de la capacidad planeada en Heathrow.
- Los planes de capacidad de transporte de pasajeros actuales para el resto de 2022 son alrededor del 80% de la capacidad de 2019 en el segundo trimestre, un 85% de la capacidad en el tercer trimestre y un 90% de la capacidad en el cuarto trimestre, lo que se traduce en una capacidad en el conjunto del año que ronda el 80% de la cifra de 2019; además, la capacidad del Atlántico Norte se acercará a la capacidad total en el tercer trimestre.

Resultados del periodo de IAG:

- La pérdida de las operaciones del primer trimestre fue de 731 millones de euros (2021 reexpresado¹: pérdida de las operaciones de 1.077 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 754 millones de euros (2021 reexpresado¹: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.144 millones de euros).
- La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del primer trimestre fue de 787 millones de euros (2021 reexpresado¹: pérdida de 1.074 millones de euros), y la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 810 millones de euros (2021 reexpresado¹: pérdida de 1.131 millones de euros).
- El efectivo se situó en 8.184 millones de euros a 31 de marzo de 2022, lo que supone un incremento de 241 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2021, y el capital circulante fue muy positivo gracias a las reservas de vuelos para el resto del año.
- El efectivo se vio afectado por los plazos de las financiaciones de aeronaves frente a las entregas; así, la financiación de cinco aeronaves de Iberia que se entregaron y abonaron en el primer trimestre se dispondrá en el segundo trimestre.
- Las líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales y aeronaves aumentaron hasta 4.176 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 4.043 millones de euros), de los cuales 200 millones de euros corresponden a una línea de crédito adicional concedida a Aer Lingus por el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF), lo que sitúa la liquidez total en 12.360 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 11.986 millones de euros).

Resumen de resultados:

Resultados publicados (millones de euros)	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2022	2021¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	2.655	459	n.s.
Total ingresos	3.435	968	n.s.
Pérdida de las operaciones	(731)	(1.077)	(32,1)%
Pérdida después de impuestos	(787)	(1.074)	(26,7)%
Pérdida básica por acción (céntimos de €)	(15,9)	(21,6)	(26,4)%
Efectivo y depósitos remunerados ²	8.184	7.943	3,0 %
Deudas financieras ²	19.777	19.610	0,9 %

Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2022	2021¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales	2.655	454	n.s.
Total ingresos antes de partidas excepcionales	3.435	963	n.s.
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(754)	(1.144)	(34,1)%
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	(810)	(1.131)	(28,4)%
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €)	(16,3)	(22,8)	(28,5)%
Deuda neta ²	11.593	11.667	(0,6)%
Deuda neta / EBITDA ²	n.s.	n.s.	n.s.
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	49.080	14.796	n.s.
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,41	3,07	76,3 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	6,66	12,29	(45,8)%

Para las definiciones véase el Informe y Cuentas Anuales de IAG de 2021.

El efectivo comprende efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados.

¹Los resultados de 2021 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo, lo que incrementó la pérdida de las operaciones y la pérdida después de impuestos para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en 9 millones de euros y 7 millones de euros respectivamente. Para más información, véase el Informe y Cuentas Anuales de IAG de 2021.

²Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2021.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“La demanda se está recuperando con fuerza, en línea con nuestras previsiones. Esperamos recuperar la rentabilidad a partir del segundo trimestre en adelante y en el ejercicio completo.

“El segmento vacacional premium sigue siendo el que muestra mejor evolución. A su vez, los viajes de negocios han alcanzado su nivel más alto desde el comienzo de la pandemia.

“Como consecuencia del incremento de la demanda, las reservas siguen creciendo. Esperamos alcanzar el 80% de la capacidad de 2019 en el segundo trimestre y el 85% en el tercero. En el Atlántico Norte la previsión es recuperar prácticamente el 100% de la capacidad en el tercer trimestre.

“Las pérdidas de las operaciones del Grupo se redujeron significativamente en el primer trimestre en comparación con el ejercicio anterior. Estos resultados reflejan la estacionalidad de nuestro negocio, el impacto de Ómicron y los costes asociados con el incremento de las operaciones.

“A nivel global, como consecuencia de la mayor recuperación de capacidad que está viviendo la aviación comercial en toda su historia, la industria se está enfrentando a retos y British Airways no es una excepción. La positiva eliminación de las estrictas restricciones a los viajes en el Reino Unido, combinada con una gran demanda acumulada, ha contribuido a un abrupto aumento en la capacidad. En este momento, la aerolínea está centrada en mejorar las operaciones, mejorar la experiencia del cliente y reforzar la resiliencia operativa.

“Estamos orgullosos de que nuestro liderazgo en la lucha contra el cambio climático continúe siendo reconocido a nivel mundial. La *Transition Pathway Initiative* (TPI) nos ha otorgado su calificación más alta en cuanto a reducción de emisiones de carbono, posicionándonos entre el 3% mejor de alrededor de 500 empresas por nuestra alineación con los objetivos científicos”.

Perspectivas de negocio

IAG espera que su resultado de las operaciones sea positivo a partir del segundo trimestre, llevando tanto al beneficio de las operaciones como a los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación a ser positivos en el ejercicio.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los efectos de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2021 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Este documento está disponible en www.iairgroup.com. Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la pandemia del COVID-19 y cualquier otra disrupción que, a consecuencia de ella, sufran el sector global de las aerolíneas y el entorno económico.

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

Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2022	2021 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	2.655	459	n.s.
Ingresos de carga	432	350	23,4 %
Otros ingresos	348	159	n.s.
Total ingresos	3.435	968	n.s.
Gastos de personal	1.045	631	65,6 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	918	226	n.s.
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	542	173	n.s.
Tasas de aterrizaje y de navegación	358	127	n.s.
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	375	207	81,2 %
Propiedad, TI y otros gastos	204	184	10,9 %
Gastos comerciales	201	70	n.s.
Depreciación, amortización y deterioro	531	470	13,0 %
Diferencias de tipo de cambio	(8)	(43)	(81,4)%
Gastos totales de las operaciones	4.166	2.045	n.s.
Pérdida de las operaciones	(731)	(1.077)	(32,1)%
Gastos financieros	(233)	(177)	31,6 %
Ingresos financieros	1	3	(66,7)%
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	60	-	n.s.
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	7	1	n.s.
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(61)	(13)	n.s.
Otros créditos no operativos	41	40	2,5 %
Total gastos no operativos netos	(185)	(146)	26,7 %
Pérdida antes de impuestos	(916)	(1.223)	(25,1)%
Impuestos	129	149	(13,4)%
Pérdida después de impuestos del periodo	(787)	(1.074)	(26,7)%

¹Los resultados de 2021 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo, lo que incrementó la pérdida de las operaciones y la pérdida después de impuestos para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en 9 millones de euros y 7 millones de euros respectivamente. Para más información, véase el Informe y Cuentas Anuales de IAG de 2021.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Todas las cifras en las tablas siguientes son antes de partidas excepcionales.

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.) ¹
	2022	2021 ¹	
Total ingresos antes de partidas excepcionales	3.435	963	n.s.
Ingresos de pasaje	2.655	454	n.s.
Ingresos de carga	432	350	23,4 %
Otros ingresos	348	159	n.s.
Total ingresos antes de partidas excepcionales	3.435	963	n.s.
Gastos de personal	1.045	631	65,6 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	918	288	n.s.
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	542	173	n.s.
Tasas de aterrizaje y de navegación	358	127	n.s.
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	375	207	81,2 %
Propiedad, TI y otros gastos	227	184	23,4 %
Gastos comerciales	201	70	n.s.
Depreciación, amortización y deterioro	531	470	13,0 %
Diferencias de tipo de cambio	(8)	(43)	(81,4)%
Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales	4.189	2.107	98,8 %
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(754)	(1.144)	(34,1)%
Gastos financieros	(233)	(177)	31,6 %
Ingresos financieros	1	3	(66,7)%
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	60	-	n.s.
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	7	1	n.s.
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(61)	(13)	n.s.
Otros créditos no operativos	41	40	2,5 %
Total gastos no operativos netos	(185)	(146)	26,7 %
Pérdida antes de impuestos antes de partidas excepcionales	(939)	(1.290)	(27,2)%
Impuestos	129	159	(18,9)%
Pérdida después de impuestos del periodo antes de partidas excepcionales	(810)	(1.131)	(28,4)%
Indicadores operativos	2022²	2021^{1,2}	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	49.080	14.796	n.s.
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	35.432	6.779	n.s.
Coefficiente de ocupación (%)	72,2	45,8	26,4 pts
Cifras de pasajeros (miles)	14.377	2.612	n.s.
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	990	854	15,9 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	139	117	18,8 %
Despegues	107.700	27.700	n.s.
Horas bloque (horas)	322.084	108.908	n.s.
Plantilla media equivalente ³	52.569	50.934	3,2 %
Aviones en servicio	536	531	0,9 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,49	6,70	11,9 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,41	3,07	76,3 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	43,64	40,98	6,5 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,87	1,95	(3,9)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	6,66	12,29	(45,8)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	8,54	14,24	(40,1)%

¹Los resultados de 2021 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo, lo que incrementó la pérdida de las operaciones y la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en 9 millones de euros y 7 millones de euros respectivamente. Para más información, véase el Informe y Cuentas Anuales de IAG de 2021.

²Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

³Se incluyen en la plantilla media equivalente el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España.

ANÁLISIS FINANCIERO CORRESPONDIENTE AL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2022

Hechos posteriores al último informe (25 de febrero de 2022)

El 4 de marzo, Aer Lingus firmó un acuerdo con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) por el que suscribió una línea de financiación a tres años por 200 millones de euros adicionales garantizada con derechos de aterrizaje en Heathrow en caso de disposición. Se trata de la segunda línea de crédito acordada entre el ISIF y Aer Lingus tras la línea de crédito de 150 millones de euros formalizada en diciembre de 2020 y dispuesta en 2020 y 2021. La nueva línea de crédito de 200 millones de euros no ha registrado todavía ninguna disposición y está disponible hasta 2025.

El 17 de marzo, IAG y Globalia anunciaron que habían alcanzado un acuerdo por el cual IAG concederá a Globalia un préstamo no garantizado de 100 millones de euros a siete años. Sujeto a las aprobaciones pertinentes, IAG tendrá la opción de convertir el préstamo en una participación de hasta el 20% en el capital de Air Europa. El acuerdo está supeditado a que Globalia reciba la aprobación tanto del sindicato de bancos que le concedieron un préstamo avalado parcialmente por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) como de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). Este acuerdo contempla un periodo de exclusividad de un año mientras se desarrollan las conversaciones y está acompañado de un derecho a igualar cualquier oferta de un tercero por la aerolínea durante los tres próximos años, además de un derecho a desinvertir junto con Globalia en el caso de que esta venda Air Europa en cualquier momento en el futuro.

El 12 de abril, IAG cerró una financiación vinculada a objetivos de sostenibilidad para Iberia en relación con dos aviones Airbus A350-900 y tres Airbus A320 neo que se entregaron durante el primer trimestre; la financiación se dispondrá durante el segundo trimestre de 2022 y cubre el coste total de las aeronaves.

Bases de presentación

Basándose en el modelado exhaustivo realizado por el Grupo debido a la pandemia de COVID-19, incluyendo la consideración de escenarios pesimistas posibles pero graves, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento comprendido hasta el 30 de junio de 2023 y, por tanto, los Consejeros han aplicado el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros consolidados.

Existe una serie de factores significativos relacionados con la situación y el impacto del COVID-19 en todo el mundo que están fuera del control del Grupo. Estos incluyen la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la velocidad a la que se administran las vacunas en todo el mundo; la eficacia de dichas vacunas; la disponibilidad de medicamentos para combatir el impacto del virus; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Debido a la incertidumbre creada por estos factores, los Consejeros no pueden asegurar que no pueda haber escenarios pesimistas más graves de los que se han considerado en los modelos, incluidas las sensibilidades que el Grupo ha considerado en relación con factores como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las reducciones de costes conseguidas y la disponibilidad de financiación para aeronaves que compense la inversión en inmovilizado. En el supuesto de que se materializara dicho escenario, el Grupo tendría que poner en marcha nuevas medidas de mitigación y probablemente podría necesitar obtener financiación adicional por encima de la que tiene garantizada contractualmente a 5 de mayo de 2022.

El Grupo ha tenido éxito captando liquidez desde el brote del COVID-19, habiendo financiado todas las entregas de aeronaves en 2020 y 2021, y el Grupo sigue consiguiendo financiación para sus aviones mediante acuerdos a largo plazo. Además de la financiación de aeronaves, el Grupo recibió préstamos no relacionados con aeronaves por valor de otros 5.500 millones de euros en 2020 y 2021, y una ampliación de capital íntegramente suscrita de 2.700 millones de euros en 2020. El Grupo también ha negociado y formalizado líneas de crédito garantizadas para fines generales por un total de 3.000 millones de euros desde comienzos de 2021. A 5 de mayo de 2022, no se había realizado ninguna disposición de estas líneas, que estarían disponibles durante el periodo cubierto por el principio de empresa en funcionamiento. Sin embargo, el Consejo no puede asegurar que el Grupo vaya a poder conseguir financiación adicional, si la necesitase, en el supuesto de que se materialice un escenario pesimista más grave de los que ha considerado que ocurrirían y por tanto esto representa una incertidumbre material que puede poner en tela de juicio la habilidad del Grupo para continuar bajo el principio de empresa en funcionamiento.

Principales riesgos e incertidumbres

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar el riesgo y prioriza las inversiones para abordar los riesgos a los que se enfrenta. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en las páginas 100 a 121 del Informe y Cuentas Anuales 2021 y siguen estando vigentes. El Consejo ha seguido vigilando y evaluando los riesgos en todo el Grupo a la vista de los cambios que influyen en el Grupo y la industria de la aviación. Se han identificado acciones de mitigación para permitir al Grupo seguir respondiendo como sea necesario para gestionar el entorno de riesgo, sobre todo en relación con el personal, la obsolescencia tecnológica y el impacto de la guerra en Ucrania.

Entorno operativo y de mercado

Los precios medios del combustible en el mercado de materias primas aumentaron considerablemente durante el trimestre con respecto al año anterior; así, el precio del combustible al contado aumentó considerablemente durante el trimestre, pasando de 700 dólares estadounidenses por tonelada métrica a comienzos de enero hasta 1.135 dólares estadounidenses a finales de marzo, frente a una media de aproximadamente 500 dólares estadounidenses por tonelada métrica en el primer trimestre de 2021.

El dólar estadounidense se revalorizó un 7% frente al euro y un 2% frente a la libra esterlina con respecto al mismo trimestre de 2021.

ANÁLISIS FINANCIERO CORRESPONDIENTE AL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2022

El impacto neto de los tipos de cambio en la conversión y en las transacciones del Grupo fue adverso en 90 millones de euros.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways e IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el periodo de tres meses, el impacto neto de la conversión fue adverso en 26 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayoría de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones en divisa. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones fue adverso en 64 millones de euros en el periodo, incrementando los ingresos en 23 millones de euros y los costes en 87 millones de euros.

Capacidad

Durante los tres primeros meses de 2022, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, alcanzó el 65,1% de la capacidad operada en el primer trimestre de 2019, lo que supone un notable incremento sobre el 19,6% de la cifra de 2019 que se operó en el primer trimestre de 2021. El impacto del COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes fue considerablemente más bajo que a comienzos de 2021, cuando muchos países decretaron confinamientos o instauraron fuertes restricciones a los viajes. Durante el primer trimestre, la capacidad siguió incrementándose de cara a la temporada de vuelos del verano de 2022. El coeficiente de ocupación fue del 72,2%, la cifra de ocupación trimestral más elevada desde que comenzó la pandemia del COVID-19 y tan solo 8,5 puntos porcentuales menor que en 2019. La variante Ómicron del COVID-19 tuvo cierta incidencia, sobre todo en enero y febrero.

Ingresos

Los ingresos de pasaje incrementaron en 2.196 millones de euros frente al primer trimestre de 2021 hasta alcanzar los 2.655 millones de euros, en respuesta al importante aumento de la capacidad operada, junto con el impacto positivo derivado de la mejora de 26,4 puntos porcentuales del coeficiente de ocupación de pasajeros y los *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados, PKT), que subieron un 11,9%. Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje/AKO) fueron un 76,3% superiores a los del año anterior y se situaron en un 88% de los registrados en el primer trimestre de 2019.

Los ingresos de carga en el trimestre aumentaron en 82 millones de euros hasta alcanzar los 432 millones de euros, un 23,4% más que en el primer trimestre de 2021, a pesar de que solo 287 vuelos de carga operaran en el periodo, frente a los 1.306 del primer trimestre de 2021, debido a la mayor capacidad de transporte de pasajeros operada. Los *yields* aumentaron un 6,5% con respecto a 2021, debido a las constantes perturbaciones sufridas por la cadena de suministro mundial. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 15,9%. Los ingresos de carga aumentaron 157 millones de euros (un 57,1%) frente al mismo periodo de 2019.

La partida de Otros ingresos creció 189 millones de euros, hasta un total de 348 millones de euros, en respuesta a la recuperación de los negocios no aéreos del Grupo, como BA Holidays, el negocio de handling para terceros de Iberia e IAG Loyalty. La partida de Otros ingresos también se situó en un 88% del nivel registrado en el primer trimestre de 2019.

Gastos

Los costes se vieron afectados por el importante aumento de la capacidad con respecto a 2021 y la necesidad de llevar a cabo actividades de formación y mantenimiento de cara a la programación de vuelos del verano de las aerolíneas del Grupo.

Los gastos de personal aumentaron 414 millones de euros frente al primer trimestre de 2021, hasta los 1.045 millones de euros, y se realizó un uso mínimo de los programas públicos de ayudas salariales y similares en el primer trimestre de 2022, ya que se necesitó personal para dotar de recursos a la programación de vuelos del primer trimestre, o con fines de formación y preparación de la temporada de vuelos del verano.

Los costes de combustible aumentaron en 692 millones de euros hasta los 918 millones de euros. El impacto del aumento de los precios del combustible en los mercados de materias primas se sintió principalmente en marzo y se vio reducido por el programa de coberturas del Grupo. Los costes de combustible se beneficiaron de la reducción del volumen de vuelos de carga frente al año anterior.

Los gastos asociados a proveedores aumentaron en 954 millones de euros, hasta los 1.672 millones de euros, debido principalmente al aumento de la capacidad operada, así como a los incrementos en la inflación, compensados en parte por las iniciativas de compras del Grupo.

Los costes de depreciación, amortización y deterioro aumentaron hasta los 531 millones de euros, en parte como resultado de las entregas de aeronaves durante 2021 y en el primer trimestre de 2022.

ANÁLISIS FINANCIERO CORRESPONDIENTE AL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2022

Resultado de las operaciones

La pérdida de las operaciones del Grupo en el periodo fue de 731 millones de euros, 346 millones de euros menos que en 2021. Excluyendo las partidas excepcionales, la pérdida de las operaciones se redujo en 390 millones de euros frente al ejercicio anterior, hasta los 754 millones de euros.

Partidas excepcionales

Durante el trimestre se registró un crédito excepcional de 23 millones de euros en relación con la anulación parcial de la sanción impuesta por la Comisión Europea a British Airways en 2010. En 2021, el primer trimestre recogió las ganancias sobre las coberturas de combustible y tipos de cambio dadas de baja en las cuentas en 2020, por un total de 67 millones de euros. Se puede encontrar más información en la sección titulada Reconciliación de Medidas alternativas de rendimiento.

Gastos no operativos netos, impuestos y pérdida después de impuestos

Durante el trimestre, los gastos no operativos netos del Grupo ascendieron a 185 millones de euros en 2022, frente a los 146 millones de euros de 2021, debido principalmente al efecto de la deuda no relacionada con aeronaves formalizada en 2021.

El crédito fiscal del periodo fue de 129 millones de euros, con un tipo impositivo efectivo del Grupo del 14% (2021: 12%). La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, en el Reino Unido, España e Irlanda, con tipos impositivos durante 2022 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente, que se traducen en un tipo impositivo efectivo previsto del 20%. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 14% y el tipo impositivo efectivo previsto del 20% se debió fundamentalmente al no reconocimiento de algunas pérdidas del periodo actual en Iberia y Vueling, efecto compensado por un crédito en British Airways derivado del reconocimiento total de las pérdidas del periodo actual y el impacto neto del aumento del tipo impositivo británico del 19% al 25% a partir de abril de 2023.

La pérdida después de impuestos del trimestre fue de 787 millones de euros (2021: 1.074 millones de euros).

Efectivo, liquidez y apalancamiento

La posición de tesorería del Grupo se situó en 8.184 millones de euros a 31 de marzo de 2022, 241 millones de euros más que a 31 de diciembre de 2021. Se entregaron nueve aeronaves durante el trimestre (tres Airbus A350-900, tres Airbus A350-1000 y tres Airbus A320 neo), aunque de estas entregas sólo un Airbus A350-900 y un Airbus A350-1000 se financiaron durante el periodo. La financiación de cinco de estas aeronaves (para Iberia) se acordó el 12 de abril y se dispondrá en el segundo trimestre; las dos aeronaves restantes se financiarán durante el resto de 2022.

La liquidez total a 31 de marzo de 2022 era de 12.360 millones de euros, lo que supone un incremento frente a los 11.986 millones de euros a 31 de diciembre de 2021. Las líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales fueron de 3.178 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.917 millones de euros) y líneas de financiación concedidas y no dispuestas para aeronaves fueron de 998 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 1.126 millones de euros).

La deuda neta al cierre del trimestre era de 11.593 millones de euros, lo que supone una reducción de 74 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2021 motivada por las entradas de efectivo por reservas de viajes en futuros periodos, que compensaron el gasto en inmovilizado.

RECONCILIACIÓN DE LAS MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia para entender los resultados financieros de la entidad.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la Cuenta de resultados publicada y las Medidas alternativas de rendimiento anteriores:

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo					
	Publicado	Partidas	Antes de	Publicado	Partidas	Antes de
	2022	excepcionales	partidas excepcionales 2022	2020 ¹	excepcionales	partidas excepcionales 2021 ¹
Ingresos de pasaje	2.655	-	2.655	459	5	454
Ingresos de carga	432	-	432	350	-	350
Otros ingresos	348	-	348	159	-	159
Total ingresos	3.435	-	3.435	968	5	963
Gasto de combustible y derechos de emisión ³	918	-	918	226	(62)	288
Propiedad, TI y otros gastos ²	204	(23)	227	184	-	184
Otros gastos de las operaciones	3.044	-	3.044	1.635	-	1.635
Gastos totales de las operaciones	4.166	(23)	4.189	2.045	(62)	2.107
Pérdida de las operaciones	(731)	23	(754)	(1.077)	67	(1.144)
Total gastos no operativos netos	(185)	-	(185)	(146)	-	(146)
Pérdida antes de impuestos	(916)	23	(939)	(1.223)	67	(1.290)
Impuestos	129	-	129	149	(10)	159
Pérdida después de impuestos del periodo	(787)	23	(810)	(1.074)	57	(1.131)

¹Los resultados de 2021 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo, lo que incrementó la pérdida de las operaciones y la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en 9 millones de euros y 7 millones de euros respectivamente. Para más información, véase el Informe y Cuentas Anuales de IAG de 2021.

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

³El crédito excepcional registrado en 2021 en Gastos de combustible y derechos de emisión por valor de 62 millones de euros y en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros proceden de la suspensión de la contabilidad de coberturas de los correspondientes derivados de combustible y derivados en moneda extranjera sobre los ingresos previstos y el consumo de combustible. Estos importes se originaron en el deterioro sustancial de la demanda de transporte aéreo a causa del COVID-19, que provocó que ya no se previese realizar un porcentaje sustancial de las compras de combustible cubiertas en dólares estadounidenses y las transacciones de ingresos de pasaje cubiertas en varias monedas atendiendo a las previsiones operativas que maneja el Grupo en la fecha de cierre del balance. El crédito relativo a los derivados de ingresos y derivados combustible se registró en la Cuenta de resultados dentro de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente. El cargo fiscal asociado fue de 10 millones de euros.