

Resultados de IAG correspondientes al primer semestre de 2026

Nuestros fuertes fundamentales nos han permitido obtener unos buenos resultados en el primer semestre, pese a las adversidades a corto plazo

Luis Gallego, consejero delegado de IAG, señaló:

“Con estos resultados IAG ha vuelto a demostrar que sus excelentes fundamentales respaldan la creación continua de valor para nuestros accionistas, a pesar del impacto de la crisis en Oriente Medio y de los acontecimientos geopolíticos en general.

Estamos bien posicionados para hacer frente a estas adversidades a corto plazo gracias a una cartera diversificada de marcas de primer nivel en mercados grandes y atractivos, márgenes líderes en el sector, un importante flujo de caja libre, un balance sólido y una remuneración atractiva al accionista.

Nuestro programa de transformación a largo plazo ha generado la resiliencia de la que ahora nos beneficiamos a través de productos y servicios que nuestros clientes valoran, unas operaciones eficientes y puntuales y una base de costes reducida. Cada una de nuestras empresas está muy centrada en seguir ejecutando sus planes de transformación para generar más beneficios a largo plazo.

Seguimos confiando en nuestro modelo de negocio y en nuestra estrategia, que nos han convertido en uno de los grupos de aerolíneas con mejor rendimiento del mundo”.

Aspectos destacados

- El crecimiento de los ingresos se ha debido a la fuerte demanda continuada de viajes, así como a nuestra diversa cartera de mercados y propuestas para el cliente.
- Se ha obtenido un buen beneficio de explotación en el primer semestre gracias a un comportamiento resiliente de los ingresos, a pesar de una capacidad inferior a la prevista.
- El control disciplinado de los costes ha mitigado parcialmente el impacto de una subida significativa del precio del combustible.
- Un balance sólido y eficiente: apalancamiento neto de 0,6 veces; apalancamiento bruto de 1,8 veces.
- Cumpliendo con nuestros accionistas: reparto del dividendo complementario de 2025 en junio; seguimos ejecutando nuestro programa de distribución del exceso de efectivo.
- Esperamos alcanzar un margen de explotación anual dentro de nuestro rango objetivo, que oscila entre el 12 % y el 15 %, generar un significativo flujo de caja libre y mantener un balance sólido y eficiente.

Desempeño financiero

- Un fuerte primer trimestre y un resiliente segundo trimestre han permitido alcanzar un margen de explotación antes de partidas excepcionales líder en el sector, del 10,9 %, en el primer semestre de 2026.
- Primer semestre
 - Los ingresos aumentaron un 1,0 %, hasta los 16.064 millones de euros, impulsados por la fuerte demanda de viajes.
 - El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales ascendió a 1.757 millones de euros (primer semestre de 2025: 1.878 millones de euros) y el margen de explotación antes de partidas excepcionales se situó en el 10,9 % (primer semestre de 2025: 11,8 %).
 - El riguroso control de costes ha permitido que los costes unitarios excluido el combustible se mantengan en consonancia con las previsiones facilitadas en los resultados anuales, a pesar de una capacidad inferior a la prevista.
 - Los resultados se deben a la combinación de marcas y mercados.
 - IAG Loyalty sigue registrando un alto crecimiento, altos márgenes y un excelente flujo de caja libre.
- Segundo trimestre
 - Los ingresos aumentaron un 0,2 % hasta los 8.883 millones de euros, ya que el incremento de los *yields* compensó la reducción de la capacidad, el impacto negativo de la crisis en Oriente Medio y de las fechas de la Semana Santa.
 - El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales disminuyó un 16,3 % hasta los 1.406 millones de euros, debido principalmente al impacto del aumento de los costes del combustible.
 - Se ha recuperado aproximadamente el 60 % del aumento del coste del combustible gracias al crecimiento de los ingresos y a las medidas de reducción de costes, en consonancia con nuestras previsiones.
 - La capacidad operada fue inferior a la prevista debido al impacto de la crisis en Oriente Medio.
- Se ha registrado un significativo flujo de caja libre de 2.905 millones de euros (primer semestre de 2025: 2.097 millones de euros), beneficiándose del calendario de entregas de la flota y de un efecto base favorable derivado del pago realizado el año pasado a la HMRC.

Perspectivas de negocio

- Preveemos que la demanda de viajes en toda nuestra red se mantenga fuerte, tal y como ha ocurrido durante la reciente volatilidad y a lo largo de un periodo prolongado de varios años.
- Las reservas para la segunda mitad del año se sitúan actualmente en torno al 57 %, y los ingresos previstos se sitúan en consonancia con el año anterior.
- Preveemos que nuestros mercados de largo radio sigan mostrando una evolución positiva y que los mercados de corto radio sean competitivos.
- Seguimos esperando recuperar alrededor del 60 % del aumento del coste del combustible, mediante iniciativas tanto de ingresos como de costes, en consonancia con las previsiones anteriores. Nuestra política de coberturas se mantiene sin cambios.
- Los beneficios de la transformación respaldarán el margen de explotación dentro de nuestro rango de margen del 12 % al 15 %.
- Generación significativa de flujos de caja libre, lo que respalda nuestro compromiso con los dividendos sostenibles y la finalización de la devolución del exceso de efectivo.
- Confiamos en crear valor a largo plazo para nuestros accionistas.

Hipótesis de modelización para el ejercicio completo de 2026

- Actualmente se prevé que la capacidad (AKO) se mantenga estable en 2026 con respecto a 2025.
- Prevedemos que los costes unitarios excluido el combustible se mantengan estables, incluido el beneficio de los tipos de cambio de alrededor de un punto porcentual, lo que refleja un crecimiento de la capacidad significativamente inferior al previsto anteriormente.
- Los escenarios del coste total del combustible oscilan entre 8.300 millones de euros, según la curva del 30 de junio de 2026, y 8.600 millones de euros, según la curva del 27 de julio de 2026.
- Inversión en inmovilizado de alrededor de 3.400 millones de euros. Las entregas previstas en 2026 son ahora 16 aviones.

Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos totales	16.064	15.906	1,0 %	8.883	8.862	0,2 %
Beneficio de explotación	1.608	1.878	(14,4)%	1.257	1.680	(25,2)%
Beneficio después de impuestos	1.033	1.301	(20,6)%	732	1.125	(34,9)%
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	22,9	27,3	(16,1)%			
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados ¹	9.175	8.319	856			
Deudas financieras ¹	13.867	14.267	(400)			

Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	16.064	15.906	1,0 %	8.883	8.862	0,2 %
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	1.757	1.878	(6,4)%	1.406	1.680	(16,3)%
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	10,9 %	11,8 %	(0,9)ptos	15,8 %	19,0 %	(3,2)ptos
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales ²	1.146	1.301	(11,9)%	845	1.125	(24,9)%
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	23,6	26,5	(10,9)%			
Deuda neta ¹	4.692	5.948	(1.256)			
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ¹	0,6	0,8	(0,2)			
Liquidez total ^{1,3}	11.873	10.948	925			

Indicadores operativos	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	169.800	170.050	(0,1)%	90.483	90.916	(0,5)%
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	8,29	8,10	2,4 %	8,68	8,55	1,6 %
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	6,10	6,18	(1,3)%	5,81	5,91	(1,7)%

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 pagina 50.

1 Las cifras comparativas del periodo anterior son a 31 de diciembre de 2025.

2 Las partidas excepcionales en el semestre finalizado el 30 de junio de 2026 (2025: no hubo partidas excepcionales) están relacionadas con costes de reestructuración incluidos en los gastos de personal, como se explica en el Análisis financiero y 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.

Cumpliendo con nuestra estrategia

La estrategia de IAG consiste en generar un valor sustancial para sus accionistas. A largo plazo, nuestro objetivo es lograr un crecimiento de los beneficios con márgenes sostenibles de primer nivel en el sector. Esto, a su vez, genera un significativo flujo de caja libre que destinamos de forma disciplinada para maximizar la creación de valor para nuestros accionistas.

Esperamos cumplir de forma constante nuestros objetivos de:

- márgenes de explotación del 12 % al 15 %
- rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC) del 13 % al 16 %
- apalancamiento neto inferior a 1,8 veces

Estas prioridades se sustentan en nuestro programa de transformación a nivel de todo el Grupo, destinado a ayudar a nuestras empresas a alcanzar su pleno potencial.

Fortaleciendo nuestro core

Nuestros resultados en el primer semestre reflejan la fortaleza de la demanda de viajes en nuestros mercados y en nuestras sólidas marcas, fruto de nuestras inversiones en la red, los productos y los servicios al cliente.

La capacidad del grupo se redujo muy ligeramente durante el semestre, un 0,1 %, y la evolución general de los ingresos unitarios de pasajeros en el primer semestre fue positiva, con un aumento del 2,4 % y del 6,2 % a tipos de cambio constantes, lo que refleja los buenos resultados de todas nuestras marcas de aerolíneas.

Por región:

Semestre finalizado el 30 de junio	Proporción de AKO totales en 2026	AKO incr./ (dism.) vs. 2025	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) vs. 2025	Ingresos de pasajeros/AKO incr./ (dism.) vs. 2025 ¹
Atlántico Norte	30,6 %	1,5 %	81,7	0,1 ptos	1,7 %
Latinoamérica y el Caribe	20,8 %	3,5 %	88,6	0,4 ptos	1,6 %
Europa	24,7 %	(2,8)%	84,7	1,2 ptos	1,2 %
Doméstico (España y Reino Unido)	8,2 %	2,3 %	89,3	1,6 ptos	8,1 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	11,0 %	(9,4)%	83,6	2,1 ptos	5,3 %
Asia-Pacífico	4,7 %	7,7 %	87,1	(0,1)ptos	8,4 %
Total red	100,0 %	(0,1)%	85,0	0,9 ptos	2,4 %

1 Los ingresos de pasajeros por AKO ("PRASK") 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.

Atlántico Norte

El Atlántico Norte representa alrededor del 30 % de la capacidad del Grupo y es un mercado valioso y *premium*. IAG y sus socios cuentan con una sólida cuota de este mercado, que ronda un tercio del mercado Europa-Norteamérica, con una presencia especialmente destacada en Londres y el beneficio de una posición de liderazgo en Madrid. La capacidad del Grupo en el Atlántico Norte aumentó durante el primer semestre un 1,5 %, y la evolución de los ingresos unitarios fue positiva, con un incremento del 1,7 % y del 7,1 % a tipos de cambio constantes.

British Airways ha registrado unos resultados muy buenos en cuanto a ingresos unitarios, lo que refleja su excelente red y su programa de vuelos en el Atlántico Norte (con un ligero aumento de la capacidad del 0,5 % en el primer semestre), así como su oferta *premium* y la fuerte demanda de viajes de negocios.

Iberia ha aumentado significativamente su capacidad (los AKO subieron un 18 % interanual en el segundo trimestre) como resultado del desarrollo de su red impulsado por el A321XLR; por ejemplo, al añadir nuevos destinos como Toronto y Newark y pasar a una frecuencia diaria a Washington. El mercado del Atlántico Norte sigue siendo competitivo, ya que las aerolíneas estadounidenses amplían sus redes con vuelos directos al sur de Europa.

Aer Lingus ha aumentado muy ligeramente su capacidad en el Atlántico Norte (un 0,1 % más en el primer semestre) gracias al despliegue de su propia red basada en el XLR, que incluye nuevas rutas a Cleveland, Pittsburgh e Indianápolis, que están obteniendo buenos resultados. Esto compensó el cierre de la base de Manchester en marzo. Asimismo, ha registrado un crecimiento significativo de la capacidad por parte de las aerolíneas estadounidenses en los últimos 18 meses (un 45 % más en los últimos 12 meses). Como resultado, sus ingresos unitarios descendieron un 3,8 % en el primer semestre.

Atlántico Sur

El Atlántico Sur representa alrededor del 20 % de la capacidad del Grupo y está operado principalmente por Iberia, con aportaciones de British Airways y LEVEL. La capacidad del Grupo en el Atlántico Sur aumentó durante el primer semestre un 3,5 %, mientras que los ingresos unitarios crecieron un 1,6 %, y un 5,9 % a tipos de cambio constantes.

Iberia ha seguido ampliando su red en la región, con un crecimiento de la capacidad del 3 % en el semestre, aumentando de nuevo las frecuencias a aeropuertos clave, además de la reciente incorporación de rutas con el A321XLR a Recife y Fortaleza en Brasil.

British Airways redujo ligeramente su capacidad hacia la región, con recortes en los vuelos a São Paulo, Río de Janeiro y Buenos Aires, aunque compensó en parte esta reducción con frecuencias adicionales al Caribe (por ejemplo, a Kingston) desde Gatwick.

Europa y Doméstico

El mercado europeo de corto radio, incluidos los mercados domésticos de España y Reino Unido, representa alrededor del 30 % de la capacidad de IAG. La capacidad del Grupo en Europa se redujo un 2,8 % durante el primer semestre, mientras que los ingresos unitarios aumentaron un 1,2 %, y un 2,9 % a tipos de cambio constantes.

En los últimos meses, estos mercados han sido muy competitivos debido al importante crecimiento de la capacidad en ciertos mercados, especialmente en mercados más sensibles a los precios, como los mercados de ocio de corto radio punto a punto con destino a España. Este crecimiento de la oferta ha limitado nuestra capacidad para recuperar el aumento del coste del combustible a través de los precios, aunque la oferta *premium* de British Airways en Heathrow ha supuesto una cierta mejora de los *yields* en las rutas de corto radio. Iberia redujo parte de su capacidad de corto radio debido a trabajos de mantenimiento relacionados con los motores y Vueling también ha recortado algunas de sus rutas de corto radio. Prevemos que este mercado siga experimentando un fuerte crecimiento de la competencia, al menos durante el resto del verano, y seguiremos evaluando la capacidad para los meses de invierno con el fin de garantizar la rentabilidad.

En el mercado doméstico, la capacidad del Grupo aumentó un 2,3 % y los ingresos unitarios crecieron un 8,1 %, y un 8,9 % a tipos de cambio constantes. En el mercado doméstico español, nuestras dos aerolíneas se beneficiaron de las disrupciones en el servicio ferroviario, lo que generó una importante demanda adicional de servicios aéreos.

Resto del mundo

Los resultados del Grupo en el resto del mundo fueron muy buenos, tras ser ajustados por la suspensión de los vuelos a destinos de Oriente Medio.

En África, Oriente Medio y Asia, el Grupo redujo la capacidad en un 9,4 % (y en un 17,4 % en el segundo trimestre), ya que nuestras aerolíneas (British Airways, Iberia y Vueling) suspendieron la mayoría de sus rutas a Oriente Medio, incluidos los Estados del Golfo, así como Israel y Jordania. Ahora se prevé que esta situación se mantenga durante el resto del año. El desempeño en las rutas restantes de esta región fue sólido, con un aumento de los ingresos unitarios del 5,3 % y del 10,5 % a tipos de cambio constantes. British Airways se ha beneficiado de la demanda adicional de los clientes que evitan Oriente Medio, en particular los viajeros de negocios.

La capacidad del Grupo en la región de Asia-Pacífico aumentó durante el primer semestre un 7,7 %; Iberia añadió un vuelo semanal estacional adicional a Tokio y British Airways desplegó capacidad adicional a destinos como Bangkok, Kuala Lumpur y Singapur para captar la demanda de los viajeros que evitan Oriente Medio. Los resultados de los ingresos unitarios fueron positivos, con un aumento del 8,4 % y del 12,5 % a tipos de cambio constantes.

Impulsando el crecimiento de los beneficios con un bajo nivel de inversión de capital

IAG Loyalty ha registrado otro semestre sólido y presentamos sus puntos fuertes y oportunidades en nuestra jornada para inversores celebrada el 3 de junio. IAG Loyalty es un negocio con altos márgenes y una elevada rentabilidad sobre el capital invertido que está generando un importante flujo de caja libre y un crecimiento del beneficio de explotación superior al 10 % anual, con el objetivo de alcanzar los 1.000 millones de euros de beneficio de explotación a medio plazo.

Durante el primer semestre, IAG Loyalty aumentó sus ingresos un 3,4 % (un 4,5 % ajustando por el IVA), ya que los avances en el negocio principal de fidelización fueron compensados por el impacto de Oriente Medio en los ingresos del segmento de vacaciones. El beneficio de explotación publicado (después del IVA) aumentó un 25 %, hasta alcanzar los 239 millones de libras esterlinas, con algunos efectos positivos de calendario que hacen que el crecimiento del beneficio del ejercicio completo se acerque más a nuestra previsión a largo plazo de más del 10 %, con un margen de alrededor del 19 %.

En el ámbito del negocio de fidelización, los ingresos crecieron un 7,7 %, ya que la emisión de Avios aumentó un 15 %. Esto se debió principalmente a nuestros socios no aéreos (y, en particular, a nuestros socios de servicios financieros), pero también al crecimiento de nuestros ingresos procedentes de nuestras aerolíneas. Los canjes crecieron un 6 %, gracias a una mayor disponibilidad de vuelos de recompensa (*Reward flights*), aunque esta se vio afectada por la ausencia de destinos populares en Oriente Medio y por las menores oportunidades de canje con nuestra aerolínea socia Qatar Airways.

Los ingresos de nuestro negocio de vacaciones disminuyeron un 6,5 %, debido principalmente a la suspensión de las rutas a Oriente Medio y atenuados en parte por las buenas reservas para el Caribe, el océano Índico y destinos de playa de corto radio. También se registraron avances positivos en algunos factores clave de valor a largo plazo, como un aumento del 11 % de los ingresos por reserva, y un aumento del 15 % de nuestros titulares de tarjetas BA Club Gold y Silver, como consecuencia de la propuesta de obtención de puntos por nivel.

Por otra parte, seguimos reforzando los otros negocios complementarios del Grupo. Iberia está ampliando su negocio de MRO tras haber obtenido de CFM una de las 8 licencias de mantenimiento de motores LEAP que existen en todo el mundo. Nuestra empresa de asistencia en tierra South se adjudicó una licitación para prestar servicios de handling en el aeropuerto de Lisboa.

Transformando nuestros negocios

Nuestro sólido y resiliente rendimiento en materia de márgenes se debe a nuestro programa de transformación en curso, que se centra en la mejora operativa, la atención al cliente y la reducción de costes.

Aer Lingus ha anunciado un importante programa de transformación para hacer frente a los retos estratégicos y de costes, y para posicionarse de manera que pueda tener éxito a largo plazo. Ha reducido su programa de vuelos en un 6 % para eliminar las rutas de corto y largo radio con márgenes más bajos y tratará de reducir los gastos asociados a proveedores, así como los costes fijos de las funciones de la sede central. Además, está implantando tecnología que mejorará la gestión de ingresos, así como la eficiencia en materia de mantenimiento e ingeniería. Con una plataforma más eficiente y productiva, podrá volver a alcanzar los objetivos de margen de IAG en los próximos años y beneficiarse de inversiones adicionales del Grupo para seguir desarrollando su red.

La transformación de British Airways sigue avanzando a buen ritmo, ya que los nuevos sistemas comerciales impulsan la mejora de los ingresos y las iniciativas de reducción de costes respaldarán los márgenes futuros. Durante el primer semestre, se lograron avances significativos en la transformación de su plataforma comercial. El 90 % de los viajes de vuelo de pasajeros ya se puede reservar a través de la nueva página web BA.com y su nueva aplicación se ha implantado para el 93 % de los usuarios de las plataformas Android e iOS, a la que se sumarán importantes funcionalidades adicionales en el futuro. La gestión de ingresos y los sistemas de pago mejorados, implantados en 2025, están aportando beneficios positivos en los ingresos, en consonancia con las expectativas. British Airways también tiene como objetivo lograr una mejora significativa de la eficiencia en todas sus funciones de apoyo durante los próximos dos años.

La transformación de Iberia es una parte fundamental del Plan de Vuelo 2030, cuyo objetivo es alcanzar un beneficio de explotación de 1.400 millones de euros con un margen situado en la franja media-superior del rango del Grupo, de entre el 12 % y el 15 %. El crecimiento de su red se debe al aumento a 51 aviones modernos y eficientes de largo radio, entre los que se incluyen ocho nuevos A321XLR. Como parte de sus iniciativas a largo plazo para sentar las bases de su crecimiento previsto, Iberia ha llevado a cabo un programa de jubilación anticipada voluntaria, de conformidad con sus sindicatos. Esta oferta ha sido aceptada por unos 1.000 empleados entre el personal de tierra, la tripulación de cabina y los pilotos. Esto también permitirá a Iberia configurar su futura plantilla con las competencias y el apoyo tecnológico necesarios para impulsar una mayor productividad y creación de valor. Por otra parte, su puntualidad sigue siendo de primer nivel y entre las iniciativas dirigidas a los clientes destacan una nueva sala VIP Emerald en el aeropuerto de Madrid y la implantación progresiva de nuevas cabinas en clase *Business* y *Premium Economy*.

A principios de este año, Vueling anunció su Proyecto Rumbo, en el que se fijó la ambición a diez años vista de alcanzar los 60 millones de pasajeros al año. Esto implicará la transición a una nueva flota de 737, que comenzará a finales de este año, lo que generará importantes eficiencias de costes, además de una experiencia a bordo más moderna. Todo ello se verá respaldado por la transformación digital, tanto para la eficiencia operativa como para las prestaciones de los clientes, como el mantenimiento predictivo basado en la inteligencia artificial y la asistencia digital durante el viaje de los pasajeros.

Otros proyectos de transformación de IAG incluyen la instalación de Starlink, que ya ha comenzado en Aer Lingus, British Airways e Iberia, cuya implantación se acelerará durante el invierno. Está previsto que, para finales de año, esté completada aproximadamente el 50 % de la flota de largo radio del Grupo. La primera entrega de un Boeing 737 a Vueling, prevista para finales de este año, también contará con Starlink instalado, lo que la convertirá en la primera aerolínea de bajo coste de Europa en incorporarlo. Además, existe una iniciativa a nivel de todo el Grupo para modernizar nuestra capacidad de ingeniería mediante la introducción de nuevas tecnologías, la unificación de datos y procesos y la implantación de funcionalidades de inteligencia artificial. Al contar con todas nuestras aerolíneas en una plataforma común, esto generará un ahorro significativo de costes gracias a la reducción de las interrupciones operativas, la mejora de la disponibilidad de los aviones y la optimización de la productividad y la utilización.

Tanto los programas de eficiencia de personal de British Airways como los de Iberia se han contabilizado como gastos excepcionales. Prevedemos que tanto British Airways como Aer Lingus incurrirán en gastos adicionales durante el segundo semestre del año.

Nuestro marco de creación de valor sostenible

Comprometidos con la sostenibilidad

IAG mantiene su compromiso con la neutralidad en emisiones de carbono en 2050. IAG aboga por una transición en la que la normativa climática respete la competitividad de todas las compañías aéreas a nivel mundial. Esto significa que los reguladores deben imponer obligaciones adecuadas y justas a todas las compañías aéreas para reducir las emisiones de carbono, al tiempo que ofrecen incentivos que respalden la puesta en práctica de cada iniciativa de reducción de emisiones.

En este contexto, seguimos evaluando la reciente propuesta de la Unión Europea de ampliar el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, en lugar de aplicar la iniciativa CORSIA, reconocida a nivel mundial. IAG también está trabajando para animar a las administraciones públicas y reguladores pertinentes a incentivar la producción de combustibles de aviación sostenibles ("SAF", por sus siglas en inglés), como la única vía realista a largo plazo para la descarbonización del sector de las aerolíneas. Un ejemplo sería la introducción de derechos de emisión para el SAF en el Reino Unido, en consonancia con la política de la UE, lo que ayudaría a reducir la diferencia de precio entre el SAF y el combustible de aviación de origen fósil. Acogemos con satisfacción la reciente convocatoria de pruebas realizada por el Gobierno del Reino Unido en relación con los objetivos obligatorios del SAF en el país, en la que se reconoce que estos deben ajustarse mejor a la oferta previsible del SAF.

Una asignación disciplinada del capital y un balance sólido

La inversión en nuevos aviones constituye la mayor parte de la inversión en inmovilizado del Grupo, lo que nos permite ofrecer a nuestros clientes los productos de a bordo más avanzados, además de importantes beneficios en términos de costes gracias a la eficiencia operativa. Para 2026, prevemos recibir 16 nuevos aviones, de los cuales tres se entregaron en el primer semestre. Las entregas corresponden en su mayoría a aviones de corto radio, incluidas las primeras entregas de Boeing 737 como parte de la conversión de la flota de Vueling de Airbus a Boeing, así como las últimas unidades del pedido actual de nuevos Airbus A321XLR para Iberia y Aer Lingus. De los tres aviones previstos inicialmente para entregarse en 2026, uno de los Boeing 787-10 se entregará ahora en 2027. La mayoría de las entregas se realizará libres de cargas.

Hemos seguido reforzando el balance durante la primera mitad del año. En mayo, el Grupo llevó a cabo una oferta pública de adquisición para recomprar sus bonos convertibles por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028. Tras la oferta pública de adquisición, el Grupo emitió 1.000 millones de euros en bonos sénior no garantizados, divididos en dos tramos de 500 millones de euros cada uno, con vencimiento en 2031 y 2034. Estas operaciones han permitido al Grupo mitigar el riesgo de dilución asociado a los bonos convertibles, preservar la liquidez y ampliar el perfil de vencimientos en condiciones competitivas.

Cumpliendo con nuestros accionistas

Estamos comprometidos a pagar un dividendo sostenible a nuestros accionistas. En junio, tras su aprobación en nuestra junta general anual, pagamos nuestro dividendo complementario correspondiente al ejercicio 2025, de 0,05 euros por acción, lo que supuso un importe total de 222 millones de euros. Con ello, el dividendo total del ejercicio 2025 ascendió a 0,098 euros por acción, lo que representa un aumento del 8,9 % con respecto a 2024 y un total de 441 millones de euros. Esperamos informar al mercado, con motivo de la presentación de los resultados del tercer trimestre, sobre un dividendo a cuenta correspondiente a 2026, sujeto a la aprobación del consejo de administración.

Ya hemos completado aproximadamente 800 millones de euros del programa de recompra de acciones de 1.500 millones de euros que anunciamos en febrero.

LEI: 959800TZHRUSHIESL3

Declaraciones de carácter prospectivo:

Este anuncio contiene declaraciones prospectivas, en el sentido de la normativa de valores aplicable. Esta advertencia tiene por objeto ofrecer protección respecto a tales declaraciones de carácter prospectivo y matiza todas las declaraciones de dicha naturaleza contenidas en el anuncio o incorporadas a él por alusión. Las declaraciones prospectivas 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 tácita tales declaraciones prospectivas.

Estas declaraciones prospectivas suelen contener palabras tales como “espera”, “cree”, “puede”, “será”, “podría”, “debería”, “sería”, “podría”, “continúa”, “pretende”, “planea”, “tiene el objetivo”, “predice”, “estima”, “contempla”, “prevé”, “aspira”, “busca”, “proyecta”, “pronostica”, “perspectivas”, “orientación”, formas negativas u otras variaciones de estas palabras o terminología de significado similar. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones o expectativas relacionadas con los resultados de operaciones, la situación financiera, los flujos de caja, la política de dividendos, la asignación de capital, los planes de flota y capacidad, el desarrollo de la red de rutas, la posición competitiva, las tendencias del sector, los cambios estratégicos y regulatorios de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sus filiales en cada momento (el “Grupo”), así como los planes y objetivos de operaciones futuras, las previsiones de ingresos futuros, los planes de financiación, las previsiones de gastos, las adquisiciones y desinversiones en relación con el Grupo y el análisis de los planes de negocio del Grupo y sus hipótesis, expectativas, objetivos y resiliencia con respecto a los escenarios de sostenibilidad y clima. 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 sea obligatorio hacerlo por leyes, normas aplicables o por el reglamento de las bolsas en que cotizan sus valores, el Grupo no se obliga ni compromete a publicar actualizaciones, revisiones o correcciones de ninguna de las declaraciones de carácter prospectivo contenidas en el presente anuncio con el fin de reflejar cambios en las expectativas del Grupo o cambios en los hechos, las condiciones, las hipótesis o las circunstancias en los que se basen tales declaraciones.

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de una serie de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros: cambios en las condiciones económicas, empresariales o de mercado en general; la volatilidad de los precios del combustible; fluctuaciones en los tipos de cambio; variaciones en los tipos de interés y en las condiciones de financiación; el impacto de pandemias, emergencias de salud pública o restricciones de viajes; ataques terroristas, conflictos armados o inestabilidad geopolítica; cambios en leyes o normas aplicables o en las políticas gubernamentales (incluidos los regímenes fiscales, los sistemas de comercio de derechos de emisión y la normativa medioambiental); la pérdida, reducción o reasignación de slots aeroportuarios o cambios en las normas y los reglamentos para la asignación de slots; relaciones laborales, acciones sindicales o limitaciones en la disponibilidad de personal; interrupciones en los sistemas de TI o incidentes de ciberseguridad; el resultado de procedimientos judiciales o administrativos; cambios en la dinámica competitiva, en la demanda de los consumidores o en los patrones de reservas; alteraciones en la cadena de suministro; riesgos relacionados con el clima; y la capacidad del Grupo para ejecutar su estrategia empresarial, lograr las sinergias previstas o gestionar sus planes de capacidad y flota — muchos de los cuales son difíciles de prever y, por lo general, escapan al control del Grupo, sin que resulte razonablemente posible enumerar todos los factores que podrían provocar que los resultados reales difieran de forma sustancial de los anticipados. Por consiguiente, se advierte a los destinatarios de este anuncio que no basen sus decisiones en las declaraciones de carácter prospectivo. La sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo incluida en el Informe y cuentas anuales de 2025 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.

En aquellos casos en que las declaraciones prospectivas contenidas en este anuncio se fundamentan en datos, previsiones o estimaciones obtenidas de terceros, el Grupo no ha realizado una verificación independiente de tal información y no formula ninguna declaración o garantía, ni expresa ni tácita, sobre su exactitud, integridad o fiabilidad.

En la máxima medida permitida por la legislación aplicable, ni el Grupo ni sus consejeros, directivos, empleados o asesores asumen ninguna responsabilidad por cualquier pérdida, cualquiera que sea su origen, derivada del uso o la confianza depositada en las declaraciones prospectivas contenidas en este anuncio o en cualquier información en la que se basen dichas declaraciones.

Esta advertencia matiza todas las declaraciones de carácter prospectivo contenidas en el anuncio y todas aquellas declaraciones prospectivas que son atribuibles al Grupo o a personas que actúan en su nombre, ya sean escritas o verbales, incluso las contenidas en presentaciones a inversores, conferencias de resultados u otras comunicaciones.

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 2025 de IAG](#). Estos documentos están disponibles en www.iairgroup.com.

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	14.082	13.771	2,3 %	7.856	7.771	1,1 %
Ingresos de carga	570	629	(9,4)%	295	311	(5,1)%
Otros ingresos	1.412	1.506	(6,2)%	732	780	(6,2)%
Ingresos totales	16.064	15.906	1,0 %	8.883	8.862	0,2 %
Gastos de personal	3.454	3.232	6,9 %	1.833	1.623	12,9 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.956	3.523	12,3 %	2.221	1.808	22,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.000	2.114	(5,4)%	1.028	1.127	(8,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.236	1.201	2,9 %	657	647	1,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.341	1.580	(15,1)%	676	802	(15,7)%
Propiedad, TI y otros gastos	572	572	- %	286	273	4,8 %
Gastos comerciales	528	573	(7,9)%	235	274	(14,2)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.366	1.257	8,7 %	694	639	8,6 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	(2)	- %	(5)	4	nm
Diferencias de cambio	5	(22)	nm	1	(15)	nm
Gastos totales de explotación	14.456	14.028	3,1 %	7.626	7.182	6,2 %
Beneficio de explotación	1.608	1.878	(14,4)%	1.257	1.680	(25,2)%
Gastos financieros	(400)	(431)	(7,2)%	(220)	(212)	3,8 %
Ingresos financieros	128	155	(17,4)%	66	70	(5,7)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	54	(70)	nm	(108)	(145)	(25,5)%
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	55	42	31,0 %	28	21	33,3 %
(Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera	(61)	336	nm	(38)	202	nm
Otros ingresos/(gastos) no operativos	33	(164)	nm	10	(109)	nm
Gastos totales no operativos netos	(191)	(132)	44,7 %	(262)	(173)	51,4 %
Beneficio antes de impuestos	1.417	1.746	(18,8)%	995	1.507	(34,0)%
Impuestos	(384)	(445)	(13,7)%	(263)	(382)	(31,2)%
Beneficio después de impuestos del periodo	1.033	1.301	(20,6)%	732	1.125	(34,9)%

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			Antes de partidas excepcionales		
	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	14.082	13.771	2,3 %	7.856	7.771	1,1 %
Ingresos de carga	570	629	(9,4)%	295	311	(5,1)%
Otros ingresos	1.412	1.506	(6,2)%	732	780	(6,2)%
Ingresos totales	16.064	15.906	1,0 %	8.883	8.862	0,2 %
Gastos de personal	3.305	3.232	2,3 %	1.684	1.623	3,8 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.956	3.523	12,3 %	2.221	1.808	22,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.000	2.114	(5,4)%	1.028	1.127	(8,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.236	1.201	2,9 %	657	647	1,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.341	1.580	(15,1)%	676	802	(15,7)%
Propiedad, TI y otros gastos	572	572	- %	286	273	4,8 %
Gastos comerciales	528	573	(7,9)%	235	274	(14,2)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.366	1.257	8,7 %	694	639	8,6 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	(2)	- %	(5)	4	nm
Diferencias de cambio	5	(22)	nm	1	(15)	nm
Gastos totales de explotación	14.307	14.028	2,0 %	7.477	7.182	4,1 %
Beneficio de explotación	1.757	1.878	(6,4)%	1.406	1.680	(16,3)%
Gastos financieros	(400)	(431)	(7,2)%	(220)	(212)	3,8 %
Ingresos financieros	128	155	(17,4)%	66	70	(5,7)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	54	(70)	nm	(108)	(145)	(25,5)%
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones (Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera	55	42	31,0 %	28	21	33,3 %
Otros ingresos/(gastos) no operativos	(61)	336	nm	(38)	202	nm
Gastos totales no operativos netos	33	(164)	nm	10	(109)	nm
Beneficio antes de impuestos	(191)	(132)	44,7 %	(262)	(173)	51,4 %
Impuestos	1.566	1.746	(10,3)%	1.144	1.507	(24,1)%
Beneficio después de impuestos del periodo	(420)	(445)	(5,6)%	(299)	(382)	(21,7)%
	845	1.125	(24,9)%			
Indicadores operativos	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	169.800	170.050	(0,1)%	90.483	90.916	(0,5)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	144.281	143.074	0,8 %	77.468	77.657	(0,2)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	85,0	84,1	0,9 pto	85,6	85,4	0,2 pto
Número de pasajeros (miles)	57.935	57.802	0,2 %	31.541	31.624	(0,3)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	2.277	2.596	(12,3)%	1.070	1.288	(16,9)%
Despegues	358.161	362.632	(1,2)%	191.369	193.766	(1,2)%
Horas bloque (horas)	1.129.088	1.122.469	0,6 %	606.718	605.675	0,2 %
Plantilla media	76.581	75.429	1,5 %	n/a	n/a	n/a
Aviones en servicio	628	615	2,1 %	n/a	n/a	n/a
Ingresos de pasajeros/PKT (céntimos de €)	9,76	9,63	1,4 %	10,14	10,01	1,3 %
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	8,29	8,10	2,4 %	8,68	8,55	1,6 %
Ingresos de carga/TKT (céntimos de €)	25,03	24,23	3,3 %	27,57	24,15	14,2 %
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	2,33	2,07	12,5 %	2,45	1,99	23,4 %
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	6,10	6,18	(1,3)%	5,81	5,91	(1,7)%
Coste total/AKO (céntimos de €)	8,43	8,25	2,1 %	8,26	7,90	4,6 %

ANÁLISIS FINANCIERO correspondiente al semestre finalizado el 30 de junio de 2026

Capacidad de IAG

En el primer semestre de 2026, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados ("AKO"), disminuyó un 0,1 % con respecto al mismo periodo de 2025. El crecimiento fue inferior al previsto a comienzos de año, que rondaba el 2,5 %, como consecuencia de las cancelaciones provocadas por el conflicto en Oriente Medio, así como de la falta de disponibilidad de aviones por cuestiones relacionadas con los motores.

Capacidad operada por aerolínea

Semestre finalizado el 30 de junio	AKO incr./ (dism.) vs. 2025	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coeficiente de ocupación de pasajeros Incr./ (dism.) vs. 2025
Aer Lingus	1,8 %	77,7	(0,4)ptos
British Airways	(1,2)%	83,1	1,2 pts
Iberia	1,4 %	87,9	0,1 pts
LEVEL	9,4 %	91,7	(1,2)ptos
Vueling	(2,0)%	91,2	1,9 pts
Grupo	(0,1)%	85,0	0,9 pts

El conflicto en Oriente Medio, especialmente a partir del 28 de febrero de 2026, llevó a las aerolíneas del Grupo a suspender rápidamente los vuelos a destinos de la zona directamente afectada, entre los que se incluyen: Abu Dabi, Amán, Baréin, Doha, Dubái y Tel Aviv, y a suspender los vuelos a Yeda a partir del 24 de abril. Oriente Medio representa aproximadamente el 3 % de la capacidad de las aerolíneas del Grupo. British Airways reasignó la capacidad a destinos del Sur de Asia, África y Asia-Pacífico, incluidas frecuencias adicionales a destinos como Bangkok, Bangalore, Deli, Malé (Maldivas), Nairobi y Singapur. Iberia reasignó la capacidad con destinos previamente en Oriente Medio a Japón, Latinoamérica, el Atlántico Norte y las islas españolas.

Capacidad operada por región

La capacidad por región correspondiente al primer semestre se incluye en la sección Cumpliendo con nuestra estrategia, que figura anteriormente en este informe. A continuación se muestran las cifras equivalentes correspondientes al segundo trimestre.

Trimestre finalizado el 30 de junio de 2026	Proporción de AKO totales en 2026	AKO incr./ (dism.) vs. 2025	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coeficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) vs. 2025	Ingresos de pasajeros/AKO incr./ (dism.) vs. 2025 ¹
Atlántico Norte	33,0 %	3,0 %	83,6	(0,3)ptos	2,8 %
Latinoamérica y Caribe	19,0 %	5,3 %	87,4	(1,1)ptos	(1,5)%
Europa	26,3 %	(3,6)%	86,4	1,3 pts	- %
Doméstico (España y Reino Unido)	8,3 %	6,7 %	90,2	0,2 pts	1,2 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	8,9 %	(17,4)%	82,6	1,2 pts	9,2 %
Asia-Pacífico	4,5 %	(1,7)%	85,8	(1,2)ptos	13,3 %
Total red	100,0 %	(0,5)%	85,6	0,2 pts	1,6 %

1 Los ingresos de pasajeros por AKO ("PRASK") 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.

Bases de preparación

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

Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras y variaciones que figuran a continuación se refieren al primer semestre de 2026 frente al primer semestre de 2025 según los resultados publicados (incluidas las partidas excepcionales).

Resumen

Resultados publicados Millones de euros	2026	2025	Incr./ (dism.)
Beneficio de explotación	1.608	1.878	(270)
Beneficio antes de impuestos	1.417	1.746	(329)
Beneficio después de impuestos	1.033	1.301	(268)

El Beneficio de explotación del Grupo en el primer semestre disminuyó en 270 millones de euros con respecto al primer semestre de 2025, incluidos los gastos de reestructuración excepcionales de 149 millones de euros en 2026 que se detallan a continuación. El Beneficio de explotación sufrió el efecto negativo del aumento significativo en los precios del combustible de aviación de marzo en adelante, aunque el efecto se mitigó parcialmente por la política de coberturas del Grupo, junto con las medidas adoptadas en materia de ingresos y costes. El Beneficio de explotación también se vio afectado por el efecto adverso de los tipos de cambio, que ascendió a 52 millones de euros frente al primer semestre de 2025.

Resumen de partidas excepcionales

Partida de la Cuenta de resultados	Descripción de la partida excepcional	(Gasto)/ingreso en la Cuenta de resultados Millones de euros	
		2026	2025
Gastos de personal	Gastos de reestructuración de Iberia	(114)	-
Gastos de personal	Gastos de reestructuración de British Airways	(35)	-
Impuestos	Impuestos en las partidas excepcionales anteriores	36	-

En el primer semestre de 2026, el Grupo reconoció provisiones de reestructuración relacionadas con Iberia y British Airways. Para obtener más información, véase la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas de rendimiento.

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2026	2025	Incr./ (dism.)
Beneficio de explotación	1.757	1.878	(121)
Beneficio antes de impuestos	1.566	1.746	(180)
Beneficio después de impuestos	1.146	1.301	(155)

El margen de explotación antes de partidas excepcionales del primer semestre fue del 10,9 %, 0,9 puntos menos que en 2025.

Ingresos

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) (%)	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	14.082	2,3 %	311
Ingresos de carga	570	(9,4)%	(59)
Otros ingresos	1.412	(6,2)%	(94)
Ingresos totales	16.064	1,0 %	158

Ingresos de pasajeros

El aumento de los ingresos de pasajeros, de 311 millones de euros, o un 2,3 %, fue debido a un incremento de los *yields*, medidos como ingresos de pasajeros por pasajeros-kilómetro transportados (PKT), que aumentaron un 1,4 %, y a un mayor coeficiente de ocupación de pasajeros, que fue un 0,9 puntos superior al del primer semestre de 2025. Los ingresos unitarios de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por AKO (PRASK), aumentaron un 2,4 %. Los PRASK del primer semestre se vieron afectados negativamente por las variaciones de los tipos de cambio, debido al impacto de las conversiones de una libra esterlina más débil frente al euro, junto con un dólar estadounidense más débil que a principios de 2025; a tipos de cambio constantes, los PRASK aumentaron un 6,2 %.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 570 millones de euros, fueron 59 millones de euros inferiores a los de 2025. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 12,3 % menores a los del primer semestre del año anterior, mientras que los *yields* de carga, medidos como ingresos de carga por tonelada-kilómetro de carga, aumentaron un 3,3 %. La capacidad de carga se vio afectada de marzo en adelante por las cancelaciones de vuelos con destino a Oriente Medio. El efecto de unos menores ingresos se mitigó principalmente a través de los ahorros en gastos de explotación y aumentos de precios relacionados con el combustible. El negocio de carga siguió dando prioridad a los flujos de carga *premium* y de mayor rentabilidad, especialmente en la región de Asia-Pacífico y la India, respaldado por la fuerte demanda de productos especializados. IAG Cargo adelantó el lanzamiento previsto de su negocio conjunto de carga global (*Global Cargo Joint Business*) con Qatar Airways Cargo y MASkargo, de Malaysian Airlines, reforzando así su propuesta de red a largo plazo y su oferta comercial.

Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 1.412 millones de euros, disminuyó 94 millones de euros frente a 2025. Esta reducción se debió a un cambio en la forma de imputar a los clientes el coste de determinados componentes relacionados con las actividades de mantenimiento, reparación y revisión ("MRO", por sus siglas en inglés) llevadas a cabo por la división de MRO de Iberia: anteriormente, dichos costes se incluían en los contratos de MRO de Iberia, pero ahora el fabricante los factura directamente a los clientes de MRO de Iberia, lo que reduce los ingresos y los gastos de mantenimiento de MRO de Iberia en la misma medida. Los ingresos del negocio de MRO están denominados principalmente en dólares estadounidenses, por lo que también se vieron afectados negativamente por los tipos de cambio. Excluido el efecto de los cambios en los contratos y de los tipos de cambio, el negocio de MRO generó un aumento de los ingresos. Los ingresos por programas de fidelización siguieron registrando un crecimiento, especialmente procedente de socios no aéreos; sin embargo, los ingresos del Grupo por servicios de vacaciones y hoteles descendieron en 33 millones de euros, lo que incluye cierto impacto adverso derivado del conflicto en Oriente Medio.

Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación en el primer semestre aumentaron de 14.028 millones de euros en 2025 a 14.456 millones de euros en 2026, incluidos los gastos excepcionales por reestructuración de 149 millones de euros y tras el efecto favorable de los tipos de cambio de 581 millones de euros, relacionado con el impacto de las conversiones de una libra esterlina más débil frente al euro, junto con un dólar estadounidense más débil. El aumento de los gastos de explotación se debió principalmente al incremento de los gastos de combustible, que se detalla a continuación, junto con el impacto de los aumentos salariales, los aumentos inflacionarios en los gastos asociados a proveedores y la inversión del Grupo en nueva flota y productos; dicho impacto se mitigó parcialmente por las iniciativas de transformación e innovación del Grupo.

Gastos de personal

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) (%)	Incr./ (dism.)
Gastos de personal	3.454	6,9 %	222
Gastos de personal/AKO, céntimos de €	1,95	2,4 %	

El aumento en los gastos de personal de 222 millones de euros o el 6,9 % con respecto a 2025 refleja los gastos excepcionales de reestructuración de 149 millones de euros en British Airways e Iberia, junto con los aumentos salariales y el incremento del número de empleados relacionado con el aumento de capacidad previsto. Los gastos de personal también reflejan el incremento de las cotizaciones del empleador a la Seguridad Social en Reino Unido, que entró en vigor en abril de 2025 y, por lo tanto, solo se reflejó parcialmente en el periodo comparativo de 2025.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) (%)	Incr./ (dism.)
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.956	12,3 %	433
Gastos de combustible y derechos de emisión/AKO, céntimos de €	2,33	12,5 %	

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron 433 millones de euros, o un 12,3 %, con respecto a 2025, principalmente debido al aumento significativo de los precios medios del combustible en los mercados de materias primas a partir de finales de febrero de 2026, como consecuencia del conflicto en Oriente Medio y de las interrupciones en el transporte marítimo y las exportaciones de petróleo a través del estrecho de Ormuz. Los gastos de combustible y derechos de emisión se beneficiaron de la depreciación del dólar estadounidense, lo que supuso un efecto favorable del tipo de cambio de 243 millones de euros en comparación con el primer semestre de 2025. Los contratos de combustible se fijan según diferentes criterios, que representan el precio medio durante un periodo de referencia. Aproximadamente el 60 % del consumo de combustible del Grupo está vinculado a contratos con un periodo de referencia para la fijación de precios correspondiente al mes anterior (o antes) y, aproximadamente, el 40 % se fija a lo largo del mismo mes. El aumento de los precios de las materias primas se contrarrestó parcialmente por el impacto de la política de coberturas de combustible del Grupo, lo que se tradujo en ganancias por coberturas de combustible de 769 millones de euros en el primer semestre de 2026.

Coberturas de combustible

El Grupo trata de reducir el impacto de la volatilidad de los precios de las materias primas cubriendo los precios por adelantado. La política de coberturas de combustible del Grupo está diseñada para proporcionar flexibilidad para responder tanto a reducciones significativas e inesperadas de la demanda de viajes o la capacidad como a cambios sustanciales o repentinos en los precios del combustible para aviones. La política permite la diferenciación dentro del Grupo, para ajustarse a la naturaleza de cada compañía operadora, así como el uso de estructuras de opciones para una parte de la cobertura suscrita. La política opera sobre una base de tres años consecutivos, con coberturas de hasta el 75 % de las necesidades previstas a corto plazo, que se reducen de forma constante durante los dos primeros años hasta alcanzar el 20 % en el último año. La política también ofrece flexibilidad a las aerolíneas de bajo coste del Grupo para adoptar coberturas de hasta el 80 % a corto plazo. A corto plazo, el Grupo cubre su exposición prevista al combustible de aviación utilizando una mayor proporción de derivados de combustible de aviación. A más largo plazo, el Grupo utiliza instrumentos sustitutivos más líquidos, principalmente petróleo crudo Brent y gasóleo, con posiciones que se transforman progresivamente en coberturas de combustible de aviación, siempre que sea posible, a medida que se acerca la fecha de entrega.

Gastos por derechos de emisión

El coste derivado del cumplimiento de diversos regímenes de comercio de derechos de emisión y del Plan de Compensación y Reducción de las Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) ascendió a 233 millones de euros, un aumento frente a los 185 millones de euros registrados en el primer semestre de 2025; este aumento de costes incluye el efecto del fin de los derechos de emisión gratuitos en la UE y Reino Unido. El consumo de combustible, las emisiones de carbono y los costes siguen beneficiándose de las inversiones del Grupo en aviones de nueva generación.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) (%)	Incr./ (dism.)
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.000	(5,4)%	(114)
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.236	2,9 %	35
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.341	(15,1)%	(239)
Propiedad, TI y otros gastos	572	- %	-
Gastos comerciales	528	(7,9)%	(45)
Diferencias de cambio	5	nm	27
Gastos asociados a proveedores totales	5.682	(5,6)%	(336)
Gastos asociados a proveedores/AKO, céntimos de €	3,35	(5,4)%	

Los Gastos asociados a proveedores totales disminuyeron en 336 millones de euros, un 5,6 %, hasta los 5.682 millones de euros. Excluyendo el efecto favorable por tipos de cambio, los Gastos asociados a proveedores totales disminuyeron un 1,8 % con respecto al primer semestre de 2025, y las iniciativas de transformación de costes del Grupo atenuaron los efectos de la inflación. Los tipos de cambio afectan especialmente a los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, la mayoría de los cuales están denominados en dólares estadounidenses; el cambio en las condiciones de los contratos de MRO de Iberia también tuvo un impacto favorable, que, en términos generales, fue neutro, pero que redujo las partidas de Otros ingresos y de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota en la misma cuantía.

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.

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) (%)	Incr./ (dism.)
Depreciación, amortización y deterioro	1.366	8,7 %	109
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	- %	-
Costes de propiedad	1.364	8,7 %	109
Costes de propiedad/AKO, céntimos de €	0,80	8,8 %	

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2025 se debe principalmente al aumento de la flota de aviones del Grupo, vinculado al incremento de la capacidad de las aerolíneas y a sus inversiones en aviones nuevos y más eficientes en el consumo de combustible, junto con inversiones orientadas al cliente, como los asientos nuevos y mejorados en las cabinas business y la inversión en TI.

Efecto de los tipos de cambio

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

En términos globales, en el primer semestre de 2026 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales sufrió un efecto adverso de los tipos de cambio de 52 millones de euros con respecto al mismo periodo de 2025.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2026		
	Efecto de las conversiones	Efecto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(359)	(274)	(633)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	322	259	581
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	(37)	(15)	(52)

La variación adversa por tipos de cambio derivada de las conversiones, de 37 millones de euros, se debe a la depreciación de la libra esterlina frente al euro, del 3,4 %, frente al primer semestre de 2025. La variación por tipos de cambio derivada de las transacciones también fue adversa en general, con un impacto negativo de 15 millones de euros.

Tipos de cambio de divisas extranjeras medios en la Cuenta de resultados

Semestre finalizado el 30 de junio	2026	2025	Incr./ (dism.) (%)
£ a €	1,15	1,19	(3,4) %
€ a \$	1,17	1,08	8,3 %
£ a \$	1,34	1,29	3,9 %

Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales por compañía operadora

Semestre finalizado el 30 de junio	2026	2025	Incr./ (dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas)	885	824	61
Aer Lingus (millones de euros)	(34)	80	(114)
Iberia (millones de euros)	526	564	(38)
Vueling (millones de euros)	46	95	(49)
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas)	239	191	48

Todas las aerolíneas del Grupo tuvieron un efecto adverso por el encarecimiento del combustible a partir de marzo. La mejora de British Airways con respecto a 2025 fue debido a la mejora registrada en el primer trimestre, de 91 millones de libras esterlinas; la aerolínea también pudo mitigar parte del impacto inicial de las cancelaciones en Oriente Medio mediante vuelos adicionales a través de rutas alternativas. Tanto Iberia como Vueling registraron reducciones como consecuencia de los costes de combustible; además, Iberia se vio afectada por cancelaciones operativas debidas a la disponibilidad de motores, y Vueling por la competencia en el segmento de bajo coste. El deterioro de 114 millones de euros en el resultado de explotación de Aer Lingus reflejó principalmente la combinación de costes adicionales de combustible y menores ingresos de pasajeros como consecuencia de la competencia en las rutas del Atlántico Norte. El crecimiento del beneficio de explotación de IAG Loyalty, de 48 millones de libras esterlinas, reflejó el crecimiento del negocio de fidelización, incluido el aumento de las colaboraciones con socios no aéreos, mientras que el negocio de vacaciones registró un descenso con respecto al primer semestre de 2025, debido principalmente al impacto del conflicto en Oriente Medio.

Gastos totales no operativos netos

Los gastos totales no operativos netos del primer semestre fueron de 191 millones de euros, frente a gastos de 132 millones de euros en 2025. Los gastos financieros, una vez deducidos los ingresos financieros, se redujeron en 4 millones de euros, debido a la disminución de las deudas financieras, neta de la reducción de los ingresos por intereses, en consonancia con la bajada de los tipos de interés de los depósitos. La variación neta del valor razonable de los instrumentos financieros, de 54 millones de euros, está relacionada con la disminución del valor razonable de los bonos convertibles del Grupo con respecto al 31 de diciembre de 2025. La ligera apreciación del dólar estadounidense a 30 de junio de 2026 en comparación con el 31 de diciembre de 2025 dio lugar a un gasto neto por conversión de moneda extranjera de 61 millones de euros en 2026, frente a un ingreso de 336 millones de euros en 2025, que estuvo vinculado al debilitamiento significativo del dólar estadounidense en la primera mitad de 2025. Otros ingresos no operativos por valor de 33 millones de euros se refieren principalmente a contratos de derivados de divisas a los que no se aplica la contabilidad de coberturas.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el beneficio del primer semestre fue de 384 millones de euros (2025: gasto fiscal de 445 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 27 % (2025: 25 %). La diferencia entre el tipo impositivo efectivo del periodo actual, del 27 %, y el tipo impositivo efectivo del periodo anterior, del 25 %, se debe principalmente a los movimientos respecto a ejercicios anteriores.

IVA de IAG Loyalty

Como se ha informado anteriormente, el 29 de octubre de 2024, la Agencia Tributaria Británica (*His Majesty's Revenue and Customs*, "HMRC") emitió una resolución en la que afirmaba que el IVA se paga al tipo estándar del 20 % en la emisión de Avios por parte de IAG Loyalty a partir de marzo de 2018. Esto se encuentra 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 un tipo impositivo de cero.

El Grupo tiene prevista una vista ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) de Reino Unido durante el cuarto trimestre de 2026, y se espera que se dicte un fallo a lo largo de 2027. Para poder celebrar la vista del caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), sin admisión de responsabilidad, el Grupo abonó en ejercicios anteriores 512 millones de euros a la HMRC correspondientes a periodos anteriores a su decisión, netos de los importes recuperados en concepto de IVA soportado por algunas de sus filiales, que se espera que sean reembolsados si el asunto se resuelve a favor del Grupo. En consecuencia, estos importes se han registrado como un activo no corriente en el Balance de situación.

Para los pagos realizados a la HMRC correspondientes a los periodos posteriores a su decisión del 29 de octubre de 2024, una parte de los pagos realizados reduce los importes que se habrían reconocido anteriormente en los Ingresos diferidos del Balance de situación al emitirse los Avios y, posteriormente, en las partidas de Ingresos de pasajeros y Otros ingresos de la Cuenta de resultados cuando se canjean los Avios. Estos pagos ascienden a 118 millones de euros a 30 de junio de 2026 y se consignan 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 2026 y hasta la fecha de este informe, que el activo no corriente de 512 millones de euros reconocido como resultado del pago a la HMRC es recuperable.

Para obtener más información, véase la nota 6.

Entregas de aviones y financiación

Número de aviones	Entregados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2026	Financiados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2026
Airbus A320neo (British Airways)	1	-
Airbus A321XLR (Aer Lingus)	1	-
Airbus A321XLR (Iberia)	1	-
Total	3	-

Durante el primer semestre de 2026, el Grupo ejercitó opciones de compra de 10 aviones de la familia Airbus A320neo para su entrega en 2030 y de 10 aviones Boeing 737 para su entrega en 2028 y 2029. Los pedidos proporcionarán flexibilidad para la sustitución o el crecimiento en el corto radio y se asignarán dentro del Grupo en una fecha más próxima a la entrega.

Flujo de caja libre

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		
	2026	2025	Variación
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.196	3.787	409
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.291)	(1.690)	399
Flujo de caja libre	2.905	2.097	808

Flujos de efectivo

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2026	2025	
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	4.196	3.787	409
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(808)	(1.678)	870
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	(2.113)	(2.578)	465
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	8.747	7.723	1.024
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	428	1.625	(1.197)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	9.175	9.348	(173)

Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2026	2025	
Beneficio de explotación	1.608	1.878	(270)
Depreciación, amortización y deterioro	1.366	1.257	109
Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	(2)	(2)	-
Contribuciones a pensiones netas de costes de servicio	(12)	(8)	(4)
Aumento/(disminución) en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono)	50	(68)	118
Compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono	(19)	(170)	151
Diferencias de cambio no realizadas	10	(61)	71
Pago a la HMRC para la apelación del IVA de IAG Loyalty	-	(447)	447
Otras variaciones	40	(63)	103
Intereses pagados	(288)	(371)	83
Intereses percibidos	123	159	(36)
Impuestos pagados	(116)	(156)	40
Variación del capital circulante	1.436	1.839	(403)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.196	3.787	409

El aumento de 409 millones de euros en la entrada neta de efectivo procedente de las actividades de explotación con respecto al primer semestre de 2025 refleja el efecto del pago a la HMRC, neto de reembolsos, de 447 millones de euros en el primer semestre de 2025, relacionado con el litigio sobre el IVA de IAG Loyalty, tal y como se describe en la sección de Impuestos anterior. El movimiento en el capital circulante de 1.436 millones de euros en 2026 está relacionado principalmente con los ingresos diferidos y refleja la afluencia estacional normal de reservas antes del periodo álgido de viajes de verano. El capital circulante se redujo en 403 millones de euros con respecto al periodo anterior, debido principalmente a los pagos anticipados de combustible realizados por el Grupo para atenuar el impacto del conflicto de Oriente Medio en el suministro de combustible de aviación, junto con el aumento de los saldos de cuentas por cobrar a fecha de junio de 2026, influido por los plazos de liquidación. La entrada neta de efectivo procedente de los movimientos en las provisiones (excluidas las obligaciones relacionadas con el carbono) se refiere a las provisiones por reestructuración del periodo, una vez deducidas las salidas relacionadas con los plazos de las actividades de mantenimiento de aviones y motores.

Flujos de efectivo de las actividades de inversión

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2026	2025	
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.291)	(1.690)	399
Venta de inmovilizado material y activos intangibles	7	17	(10)
Disminución/(aumento) en otros depósitos remunerados a corto plazo	472	(4)	476
Otros movimientos de inversión	4	(1)	5
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(808)	(1.678)	870

La adquisición de inmovilizado material y activos intangibles de 1.291 millones de euros refleja la continua inversión del Grupo en nuevos aviones, con la entrega de tres aviones en la primera mitad del año, junto con las mejoras de productos, mantenimiento, TI y equipos de tierra. En la primera mitad de 2025 se entregaron 13 aviones nuevos.

Flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2026	2025	
Fondos procedentes de deudas financieras	993	414	579
Amortización de deudas financieras	(1.366)	(1.292)	(74)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(722)	(682)	(40)
De los cuales:			
Arrendamientos operativos	(519)	(492)	(27)
Arrendamientos financieros en vigor el 1 de enero de 2019	(203)	(190)	(13)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(142)	(20)	(122)
Adquisición de acciones propias	(667)	(771)	104
Dividendos pagados	(209)	(227)	18
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(2.113)	(2.578)	465

Durante el primer semestre, el Grupo recaudó 1.000 millones de euros mediante dos series de bonos no garantizados de 500 millones de euros cada una, con un vencimiento inicial en 2031 y 2034, y reembolsó bonos convertibles con vencimiento en 2028, cuyo valor razonable en el momento del reembolso ascendía a 1.172 millones de euros. Para obtener más información, véase la nota 11. No se llevó a cabo ninguna financiación de nuevos aviones durante el primer semestre de 2026. La amortización de los pasivos por arrendamientos refleja las amortizaciones programadas del principal de los arrendamientos en relación con la financiación para aviones.

La salida de efectivo relacionada con la adquisición de acciones propias en el primer semestre de 2026 refleja las compras realizadas en el marco del programa de recompra de acciones que se anunció por primera vez en febrero de 2026, por un valor total de recompra de 1.500 millones de euros, que se realizarán antes del final de febrero de 2027. En el primer semestre de 2025, el Grupo completó la recompra de acciones por valor de 350 millones de euros anunciada en noviembre de 2024 y realizó compras en virtud de su programa de recompra de acciones de 1.000 millones de euros 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 2025 de 0,05 euros por acción (222 millones de euros), con 179 millones de euros se pagaron en la primera mitad, junto con 30 millones de euros en concepto de retenciones de impuestos relacionadas con el dividendo a cuenta pagado en diciembre de 2025; el importe relacionado con las retenciones de impuestos se pagará en el tercer trimestre. Este dividendo complementario elevó el total de dividendos con respecto al ejercicio 2025 a 441 millones de euros, con lo que el Grupo volvió a su enfoque anterior de repartir el importe del dividendo, aproximadamente a partes iguales, entre el dividendo a cuenta y el dividendo complementario. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, se aprobó un dividendo complementario de 0,06 euros por acción (280 millones de euros), lo que elevó el total de dividendos con respecto al ejercicio 2024 a 427 millones de euros.

Deuda bruta, deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	A 30 de junio de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Deuda total	13.867	14.267
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.175	8.319
Deuda neta	4.692	5.948
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	7.640	7.652
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,8	1,9
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	0,6	0,8

Además de las partidas de flujo de efectivo descritas en el apartado anterior sobre flujos de efectivo de las actividades de financiación, que dieron lugar a una amortización neta de deuda de 1.095 millones de euros, hubo dos factores principales que compensaron parte de esa reducción: unos efectos de tipos de cambio adversos por valor de 239 millones de euros, principalmente sobre la deuda relacionada con aviones denominada en dólares estadounidenses, y aumentos de la deuda no monetarios por valor de 479 millones de euros, relacionados con la prórroga y la modificación de los contratos de arrendamiento de aviones.

El principal motivo de la reducción de la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (apalancamiento) con respecto al 31 de diciembre de 2025 fue la estacionalidad habitual del capital circulante, como consecuencia de la acumulación de reservas para viajes en fechas futuras antes de la temporada alta de verano.

Las calificaciones crediticias actuales del Grupo (a 30 de julio de 2026) son ambas de grado de inversión, con las siguientes calificaciones: S&P: BBB (perspectiva estable) y Moody's: Baa2 (perspectiva estable). British Airways tiene calificaciones crediticias independientes, que también son de grado de inversión, con calificaciones de S&P BBB (perspectiva estable), Moody's Baa2 (perspectiva estable) y Fitch BBB (perspectiva estable).

Liquidez

Millones de euros	A 30 de junio de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.175	8.319
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	2.698	2.629
Total	11.873	10.948

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. A 30 de junio de 2026 esta línea de crédito no se había dispuesto en absoluto.

El Grupo también tiene acceso a una flota cada vez mayor de aviones libres de cargas, que asciende a un total de 196 aviones, incluidos 26 con menos de 6 años de antigüedad.

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 2025 y siguen siendo pertinentes.

El Consejo de IAG supervisa el entorno de riesgos e interpela a la dirección en cuanto a sus planes para abordar y adaptarse a los cambios que influyen o afectan al rendimiento del Grupo, incluida la respuesta de las empresas del Grupo ante eventos geopolíticos significativos, como el inicio de una guerra o shocks de mercado, la volatilidad de los mercados financieros y las fricciones en los flujos comerciales, las interrupciones en las operaciones y la cadena de suministro del Grupo, así como la IA y otras tecnologías emergentes que podrían transformar el negocio o el sector de la aviación.

Al evaluar los principales riesgos del Grupo, el Consejo ha tenido en cuenta el entorno de riesgo, incluyendo:

- la situación de las negociaciones entre EE. UU. e Irán, y su impacto en la volatilidad actual de los mercados y las incertidumbres macroeconómicas globales, los precios del combustible y las interrupciones operativas y en el servicio a los clientes;
- el acceso a los mercados financieros y las medidas de cobertura, en un contexto de aumento de la inflación y de presión sobre los tipos de interés;
- las subidas de los precios de la energía y la seguridad del suministro de combustible de aviación debido al cierre intermitente de rutas de suministro clave;
- el seguimiento de los efectos comerciales y económicos, las consecuencias para los mercados y la demanda derivadas de las decisiones de bancos centrales o políticas gubernamentales que puedan reducir la confianza de los clientes en segmentos o mercados clave;
- la resiliencia ante el entorno de los ciberataques, agravado aún más por los conflictos geopolíticos, con la aceleración de la IA agéntica para obtener acceso no autorizado a los sistemas o datos de las empresas del Grupo o sus cadenas de suministro;
- la resiliencia operativa, de TI y técnica de sus aerolíneas, planes de respuesta y herramientas de gestión de interrupciones para adaptarse a acontecimientos imprevistos;
- un aumento de las fricciones que afecten al flujo de mercancías y provoquen más retrasos en la cadena de suministro en el mantenimiento de aviones, especialmente en lo que respecta a motores y componentes;
- el estado de los planes de expansión y los costes propuestos de Londres y otros aeropuertos *hub*;
- las obligaciones relativas al uso de combustible de aviación sintético sostenible y los regímenes de emisiones de carbono, así como la distorsión competitiva que ello conlleva, en particular para la aviación en la UE; y
- la gestión de la base de costes y cualquier efecto inflacionario nuevo, y la gestión de la adopción de la IA y de la IA agéntica y el cambio transformacional a buen ritmo.

En lo que va de año, no se han identificado nuevos riesgos principales en el marco de los debates y evaluaciones sobre gestión de riesgos. 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 entre los riesgos identificados en el Informe y las cuentas anuales de 2025, y teniendo en cuenta el contexto actual, a continuación se describen los principales riesgos que siguen siendo prioritarios, debido a sus posibles repercusiones para el Grupo.

Terceros críticos en la cadena de suministro

El sector de la aviación se ve afectado por su dependencia de la cadena de suministro global, a lo que se suman las tensiones derivadas de las presiones inflacionistas y las fricciones en el comercio mundial debido a acontecimientos geopolíticos y aranceles. Los especialistas en compras colaboran con todos los proveedores clave para identificar cualquier posible disrupción que podría afectar a la disponibilidad de nuevos aviones, motores o bienes o servicios esenciales. El Grupo presta especial atención a los fabricantes de aviones y motores, dada la falta de disponibilidad de flota y motores, así como los problemas de durabilidad de estos últimos, para conocer sus planes de recuperación y garantizar que se minimicen los costes adicionales y la complejidad derivados 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 proyectos de desarrollo de infraestructuras aeroportuarias y la dependencia de las aerolíneas respecto a los responsables de la planificación en los aeropuertos *hub*, con el fin de permitir el crecimiento de forma oportuna y rentable o de minimizar los impactos en las operaciones. Los planes de ampliación del aeropuerto de Londres Heathrow podrían resultar en que los desarrollos de infraestructura ineficientes en coste afectasen al tráfico y a la red, así como a las decisiones sobre el crecimiento y la flota.

Datos y ciberseguridad

Los conflictos geopolíticos en curso, las posturas proteccionistas entre regiones y administraciones públicas y la aceleración del desarrollo de la IA agéntica para obtener acceso no autorizado a sistemas o datos y para ampliar la escala de los ataques suponen una mayor exposición en todos los sectores, especialmente en aquellos con cadenas de suministro complejas e interconectadas. Esto puede tener un impacto significativo, con plazos de recuperación inciertos, o requerir la limitación del funcionamiento para abordar, resolver o restaurar la pérdida de datos. El Grupo sigue desarrollando sus medidas de seguridad y ampliando sus capacidades de supervisión y recuperación, así como las de sus terceros, para protegerse.

Entorno económico, político y regulatorio

Los acontecimientos macroeconómicos generales siguen generando una incertidumbre y volatilidad considerable en los mercados, al igual que factores financieros como la inflación, los tipos de interés, los precios del combustible y los tipos de cambio de divisas extranjeras. Se sigue analizando la situación de las negociaciones entre EE. UU. e Irán y su impacto en los mercados y la demanda, así como en las operaciones. El tono del diálogo y las respuestas políticas de los países ante los conflictos en curso o sus respectivas posiciones en materia de políticas pueden provocar interrupciones en las operaciones del Grupo o de sus terceros, así como dar lugar a cambios en las inversiones, modificaciones en el apoyo al sector de la aviación o un aumento de los costes. El Grupo supervisa y evalúa las amenazas y los posibles impactos, en particular los efectos de las fricciones comerciales, las barreras al comercio o los aranceles adicionales. El auge de los Gobiernos populistas y la tendencia a la disparidad regulatoria y política entre regiones clave, o un cambio significativo en los enfoques de las políticas de los Gobiernos, podrían dar lugar a un mayor proteccionismo, lo que podría provocar una distorsión del mercado o de la competencia que aumente los costes para 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 para adaptar los procesos operativos y de atención al cliente a los cambios en los acontecimientos externos, especialmente en un entorno geopolítico volátil que provoca disrupciones en las operaciones y en el espacio aéreo a corto plazo. El Grupo continúa llevando a cabo una importante transformación de sus infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar sus sistemas, así como para garantizar una mayor resiliencia técnica. El Grupo se ve afectado por su dependencia de la cadena de suministro global y por las repercusiones que tienen los retrasos en las entregas de aviones, la escasez de componentes y motores en los tiempos de rotación de los aviones, los aviones inmovilizados de tierra y la reducción de la utilización de los aviones. Sus compañías aéreas se centran en minimizar los posibles cortes no programados o disrupciones para los clientes, reforzando aún más las redes de las aerolíneas.

Aviación sostenible

El Grupo supervisa y evalúa los resultados de las políticas de la UE y del Reino Unido en materia de costes de carbono derivados de las obligaciones impuestas al sector de la aviación. Las obligaciones actuales y las propuestas políticas podrían provocar un aumento de la distorsión de la competencia, en lugar de mejorar la competitividad de la aviación de la UE, sobre todo debido a los costes derivados de las obligaciones relativas al uso de combustible sintético sostenible de aviación.

Transformación, innovación e IA

El Grupo ha identificado iniciativas dentro de su base de costes para ayudar a compensar los aumentos inflacionistas de los precios debido a acontecimientos geopolíticos, así como los costes adicionales derivados de la resiliencia y la gestión de las disrupciones. El uso de la IA y de modelos de IA agéntica ofrece soluciones a los cuellos de botella operativos o a los incidentes que provocan disrupciones, optimiza los resultados o rediseña las formas de trabajar con el respaldo de conocimientos basados en datos. Las empresas del Grupo se centran en conseguir las competencias necesarias y en implementar estructuras organizativas adaptadas a las formas de trabajo futuras, a medida que las herramientas de IA y la transformación integral de los ámbitos de actividad se van incorporando en todas las empresas del Grupo. Se ha establecido un marco de buen gobierno de la IA, supervisado por el Grupo, que abarca todas las iniciativas basadas en esta tecnología. El talento y la mentalidad cultural necesarios para llevar a cabo los planes de transformación, innovación y crecimiento que permitan alcanzar la ambición del Grupo serán fundamentales para el éxito de su ejecución.

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

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - GRUPO

	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Pasajeros transportados (miles)	57.935	57.802	0,2 %	31.541	31.624	(0,3)%
Atlántico Norte	6.348	6.243	1,7 %	3.754	3.655	2,7 %
Latinoamérica y Caribe	3.814	3.691	3,3 %	1.824	1.763	3,5 %
Europa	29.356	29.736	(1,3)%	16.373	16.763	(2,3)%
Doméstico (España y Reino Unido)	14.768	14.293	3,3 %	7.969	7.562	5,4 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	2.927	3.171	(7,7)%	1.264	1.515	(16,6)%
Asia-Pacífico	722	668	8,1 %	357	366	(2,5)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	144.281	143.074	0,8 %	77.468	77.657	(0,2)%
Atlántico Norte	42.382	41.697	1,6 %	25.054	24.404	2,7 %
Latinoamérica y Caribe	31.262	30.065	4,0 %	15.004	14.428	4,0 %
Europa	35.480	35.989	(1,4)%	20.530	20.988	(2,2)%
Doméstico (España y Reino Unido)	12.500	11.995	4,2 %	6.768	6.331	6,9 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	15.643	16.809	(6,9)%	6.637	7.920	(16,2)%
Asia-Pacífico	7.014	6.519	7,6 %	3.475	3.586	(3,1)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	169.800	170.050	(0,1)%	90.483	90.916	(0,5)%
Atlántico Norte	51.867	51.083	1,5 %	29.953	29.070	3,0 %
Latinoamérica y Caribe	35.277	34.076	3,5 %	17.165	16.294	5,3 %
Europa	41.906	43.097	(2,8)%	23.772	24.668	(3,6)%
Doméstico (España y Reino Unido)	13.994	13.684	2,3 %	7.505	7.032	6,7 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	18.702	20.632	(9,4)%	8.036	9.728	(17,4)%
Asia-Pacífico	8.054	7.478	7,7 %	4.052	4.124	(1,7)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	85,0	84,1	0,9	85,6	85,4	0,2
Atlántico Norte	81,7	81,6	0,1	83,6	83,9	(0,3)
Latinoamérica y Caribe	88,6	88,2	0,4	87,4	88,5	(1,1)
Europa	84,7	83,5	1,2	86,4	85,1	1,3
Doméstico (España y Reino Unido)	89,3	87,7	1,6	90,2	90,0	0,2
África, Oriente Medio y Sur de Asia	83,6	81,5	2,1	82,6	81,4	1,2
Asia-Pacífico	87,1	87,2	(0,1)	85,8	87,0	(1,2)
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	2.277	2.596	(12,3)%	1.070	1.288	(16,9)%

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2026	2025	Incr./ (dism.)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Aer Lingus						
Pasajeros transportados (miles)	5.375	5.311	1,2 %	3.210	3.170	1,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	12.943	12.775	1,3 %	7.892	7.884	0,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	16.647	16.348	1,8 %	9.852	9.853	- %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación pto	77,7	78,1	(0,4)ptos	80,1	80,0	0,1 pto
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	74	80	(7,5)%	40	42	(4,8)%
British Airways						
Pasajeros transportados (miles)	22.115	21.936	0,8 %	11.879	11.966	(0,7)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	71.677	71.459	0,3 %	38.080	38.565	(1,3)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	86.222	87.266	(1,2)%	45.177	46.096	(2,0)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación pto	83,1	81,9	1,2 pto	84,3	83,7	0,6 pto
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	1.597	1.875	(14,8)%	747	933	(19,9)%
Iberia						
Pasajeros transportados (miles)	12.059	12.275	(1,8)%	6.183	6.206	(0,4)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	37.619	37.077	1,5 %	19.378	18.941	2,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	42.783	42.210	1,4 %	22.206	21.407	3,7 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación pto	87,9	87,8	0,1 pto	87,3	88,5	(1,2)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	583	619	(5,8)%	272	303	(10,2)%
LEVEL						
Pasajeros transportados (miles)	410	382	7,3 %	209	223	(6,3)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	3.581	3.315	8,0 %	1.807	1.881	(3,9)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	3.904	3.568	9,4 %	1.965	2.035	(3,4)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación pto	91,7	92,9	(1,2)ptos	92,0	92,4	(0,4)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	23	22	4,5 %	11	10	10,0 %
Vueling						
Pasajeros transportados (miles)	17.976	17.898	0,4 %	10.060	10.059	- %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	18.461	18.448	0,1 %	10.311	10.386	(0,7)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	20.244	20.658	(2,0)%	11.283	11.525	(2,1)%
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación pto	91,2	89,3	1,9 pto	91,4	90,1	1,3 pto
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 2026 – 30 de junio de 2026

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

		Semestre finalizado el 30 de junio	
Millones de euros		2026	2025
Ingresos de pasajeros		14.082	13.771
Ingresos de carga		570	629
Otros ingresos		1.412	1.506
Ingresos totales		16.064	15.906
Gastos de personal		3.454	3.232
Gastos de combustible y derechos de emisión		3.956	3.523
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		2.000	2.114
Tasas de aterrizaje y de navegación		1.236	1.201
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		1.341	1.580
Propiedad, TI y otros gastos		572	572
Gastos comerciales		528	573
Depreciación, amortización y deterioro		1.366	1.257
Ganancia neta por venta de inmovilizado material		(2)	(2)
Diferencias de cambio		5	(22)
Gastos totales de explotación		14.456	14.028
Beneficio de explotación		1.608	1.878
Gastos financieros		(400)	(431)
Ingresos financieros		128	155
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros		54	(70)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones		55	42
(Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera		(61)	336
Otros ingresos/(gastos) no operativos		33	(164)
Gastos totales no operativos netos		(191)	(132)
Beneficio antes de impuestos		1.417	1.746
Impuestos		(384)	(445)
Beneficio después de impuestos del periodo		1.033	1.301
Atribuible a:			
Accionistas de la sociedad dominante		1.033	1.301
Participaciones no dominantes		-	-
		1.033	1.301
Beneficio básico por acción (céntimos de €)		22,9	27,3
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)		21,2	26,5

ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
<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	1.421	(571)
Reclasificadas y registradas en el beneficio neto	(599)	67
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas	(3)	(25)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	16	20
Diferencias por conversión de moneda extranjera	74	(82)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	11	52
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(1)	(3)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	77	103
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	(40)	1
Otro resultado global total del periodo, neto de impuestos	956	(438)
Beneficio después de impuestos del periodo	1.033	1.301
Beneficio global total del periodo	1.989	863
El beneficio global total es atribuible a:		
Accionistas de la sociedad dominante	1.989	863
Participaciones no dominantes	-	-
	1.989	863

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 2026	A 31 de diciembre de 2025
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	21.957	21.445
Activos intangibles	3.901	3.770
Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	50	41
Otras inversiones en patrimonio	322	298
Activos derivados de retribuciones a empleados	2.172	2.060
Instrumentos financieros derivados	204	27
Activos por impuesto diferido	596	675
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes	1.760	1.527
	30.962	29.843
Activos corrientes		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	3	-
Existencias	668	699
Deudores comerciales	1.638	1.344
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes	2.806	2.328
Activos por impuesto corriente	226	242
Instrumentos financieros derivados	635	74
Depósitos remunerados a corto plazo	428	898
Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.747	7.421
	15.151	13.006
Total activos	46.113	42.849
Patrimonio neto		
Capital suscrito	461	473
Prima de emisión	6.422	6.924
Acciones propias	(724)	(593)
Otras reservas	2.466	784
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	8.625	7.588
Participaciones no dominantes	6	6
Total patrimonio neto	8.631	7.594
Pasivos no corrientes		
Deudas financieras	11.939	11.221
Obligaciones de retribuciones a empleados	57	71
Pasivos por impuesto diferido	1.096	701
Provisiones	3.494	3.241
Ingresos diferidos	684	707
Instrumentos financieros derivados	67	371
Otros pasivos a largo plazo	430	395
	17.767	16.707
Pasivos corrientes		
Deudas financieras	1.928	3.046
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	6.069	5.721
Ingresos diferidos	10.098	8.032
Instrumentos financieros derivados	297	604
Pasivos por impuesto corriente	22	28
Provisiones	1.301	1.117
	19.715	18.548
Total pasivos	37.482	35.255
Total patrimonio neto y pasivos	46.113	42.849

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
Beneficio de explotación	1.608	1.878
Depreciación, amortización y deterioro	1.366	1.257
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	(2)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(12)	(15)
Costes de servicio de planes de pensiones	-	7
Aumento/(disminución) en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono)	50	(68)
Compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono	(19)	(170)
Diferencias de cambio no realizadas	10	(61)
Pago a la HMRC para la apelación del IVA de IAG Loyalty	-	(447)
Otros movimientos	40	(63)
Intereses pagados	(288)	(371)
Intereses percibidos	123	159
Impuestos pagados	(116)	(156)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de variación en el capital circulante	2.760	1.948
Aumento en deudores comerciales	(275)	(80)
(Disminución)/aumento en existencias	34	(19)
Aumento en otros deudores y activos corrientes (excluidos activos relacionados con el carbono)	(526)	(272)
Aumento en acreedores comerciales	360	203
Aumento en ingresos diferidos	1.943	1.945
(Disminución)/aumento en otras cuentas a pagar y pasivos corrientes	(100)	62
Variación neta en el capital circulante	1.436	1.839
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.196	3.787
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.291)	(1.690)
Venta de inmovilizado material y activos intangibles	7	17
Disminución/(aumento) en otros depósitos remunerados a corto plazo	472	(4)
Otros movimientos de inversión	4	(1)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(808)	(1.678)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
Fondos procedentes de deudas financieras	993	414
Amortización de deudas financieras	(1.366)	(1.292)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(722)	(682)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(142)	(20)
Adquisición de acciones propias	(667)	(771)
Dividendos pagados	(209)	(227)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(2.113)	(2.578)
Aumento/(disminución) neto de efectivo y activos líquidos equivalentes	1.275	(469)
Diferencias netas por cambio de divisa	51	3
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	7.421	8.189
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	8.747	7.723
Conciliación de Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados		
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	8.747	7.723
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	428	1.625
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	9.175	9.348

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2026

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 2026	473	6.924	(593)	784	7.588	6	7.594
Beneficio global total del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	1.989	1.989	-	1.989
Coberturas transferidas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	(45)	(45)	-	(45)
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	31	31	-	31
Movimiento en acciones propias	-	-	52	(82)	(30)	-	(30)
Adquisición de acciones propias	-	-	(685)	(1)	(686)	-	(686)
Dividendo	-	-	-	(222)	(222)	-	(222)
Cancelación del capital suscrito	(12)	(502)	502	12	-	-	-
A 30 de junio de 2026	461	6.422	(724)	2.466	8.625	6	8.631

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)
A 30 de junio de 2025	497	7.770	(980)	(1.334)	5.953	6	5.959

NOTAS A LAS CUENTAS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2026

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 para el semestre finalizado el 30 de junio de 2026 se han elaborado conforme a la NIC 34 (adoptada por la Unión Europea) y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 30 de julio de 2026. 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 2025, salvo aquellas cuestiones descritas a continuación. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 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 (“IASB”, por sus siglas en inglés). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros carecía de salvedades.

Principio de empresa en funcionamiento

A 30 de junio de 2026, el Grupo disponía de una liquidez total de 11.873 millones de euros (31 de diciembre de 2025: liquidez total de 10.948 millones de euros), compuesta por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por valor de 9.175 millones de euros y 2.698 millones de euros de líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas. A 30 de junio de 2026, el Grupo no tiene cláusulas financieras asociadas a sus préstamos y deuda.

En su análisis de empresa en funcionamiento, el Grupo modeló dos escenarios denominados 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, fue elaborado para el Consejo de Administración y aprobado por el mismo en diciembre de 2025 y, posteriormente, se actualizó con la información tanto interna como externa más reciente disponible en junio y julio de 2026. El plan de negocio 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 las hipótesis principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia hasta el 30 de septiembre de 2027 incluyen lo siguiente:

- el Grupo ha supuesto que las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas de 2.698 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 2.638 millones de euros a 30 de septiembre de 2027;
- de los compromisos de inversión que se detallan en la nota 9, 2.923 millones de euros deberán abonarse durante el periodo finalizado el 30 de septiembre de 2027; y
- si bien el Grupo no prevé financiar todas las entregas de aviones previstas durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, en el caso de aquellas que sí prevé financiar, ha previsto conseguir el 100 %, es decir, 671 millones de euros, de la financiación para aviones que aún no ha sido concedida, con el fin de ajustarse al calendario y a los pagos correspondientes a las entregas de aviones que espera financiar, incluidos los aviones entregados antes de la fecha del balance cuya financiación aún no estaba garantizada en dicha fecha.

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, representándolo del siguiente modo: menores niveles de capacidad operada cada mes, lo que incluye una reducción del 25 % durante tres meses a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento; menores niveles de ingresos unitarios de pasajeros por asientos kilómetro ofertados (AKO); aumentos en el precio del combustible de aviación del 20 % por encima del asumido en la Hipótesis de Referencia; e incrementos de los costes de explotación. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, la capacidad sería un 10 % inferior a la de la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista asume que British Airways e Iberia tendrían que utilizar parcialmente las partes que les corresponden de la línea de crédito renovable disponible en dólares estadounidenses. 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 un periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados y, por lo tanto, siguen adoptando el principio contable de empresa en funcionamiento para formular los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2026.

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 2026 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 2025.

Para elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2026, 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 2025.

Deterioro de activos no financieros

A 30 de junio de 2026, el Grupo reconoció 2.475 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 determinan sobre la base de cálculos de valor en uso, en los que se usa un modelo de flujos de efectivo descontados medios ponderados multiescenario, que se comparan con el valor contable de las unidades generadoras de efectivo asociadas.

A 30 de junio de 2026, el Grupo ha aplicado juicios a la hora de considerar si fuentes de información externas o internas indicarían que cada unidad generadora de efectivo podría haber sufrido un deterioro. Estos juicios significativos incluían: (i) los cambios, desde la fecha de la última prueba de deterioro, en los tipos de interés y otras tasas de rendimiento de mercado que influyen en la tasa de descuento antes de impuestos utilizada en el modelo de valor en uso; y (ii) la incertidumbre geopolítica derivada del conflicto en Oriente Medio y el consiguiente aumento de los precios del combustible para aviones desde la fecha de la última prueba de deterioro.

Si bien el Grupo considera que el efecto de los cambios en las hipótesis significativas afectaría tanto a la tasa de descuento antes de impuestos aplicada como al resultado de explotación incluido en el valor en uso de cada unidad generadora de efectivo, el nivel de margen para cada unidad generadora de efectivo en la última fecha de revisión se considera que es de tal magnitud que estas fuentes adicionales de información no conducirían al reconocimiento de un gasto por deterioro. En consecuencia, a 30 de junio de 2026, 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 2026, el Grupo reconoció, como Otro activo no corriente, 512 millones de euros en concepto del IVA que espera recuperar de la HMRC en 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 2026, y hasta la fecha del presente informe, que el activo de 512 millones de euros reconocido como resultado del pago a la HMRC es recuperable.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas adoptadas por el Grupo

Las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2026, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- 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).

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 a la fecha de balance de estos estados financieros.

NIIF 18: Presentación y divulgación en los estados financieros

La NIIF 18 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. La NIIF 18 se aplica de forma retroactiva. Si bien la aplicación de la NIIF 18 no modifica los requisitos de reconocimiento y valoración vigentes en otras NIIF, sí introduce una Cuenta de resultados más estructurada.

A la fecha del presente informe, el IFRIC está examinando una serie de cuestiones relacionadas con la aplicación, respecto a las cuales el Grupo está realizando un seguimiento del posible impacto estimado en la aplicación inicial de la NIIF 18. Hasta que se resuelvan dichas cuestiones, el Grupo no podrá completar su evaluación detallada de las implicaciones que tendrá la aplicación de la nueva norma en sus estados financieros consolidados.

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 2026:

- El 26 de febrero de 2026, el Consejo de Administración propuso un dividendo complementario de 0,05 euros por acción correspondiente al ejercicio 2025, por un importe total de 222 millones de euros, que fue aprobado en la Junta General de Accionistas el 18 de junio de 2026.
- El 11 de mayo de 2026, el Grupo inició un periodo de oferta de un día para reembolsar los bonos convertibles de 2028 a los titulares de los bonos. Al final del periodo de oferta, el 99,6 % de los titulares de los bonos aceptó vender sus bonos al Grupo por un importe total de 1.197 millones de euros. El valor razonable de los bonos convertibles asociados que se reembolsaron inmediatamente antes de su reembolso era de 1.172 millones de euros, lo que supuso el pago de una prima de 25 millones de euros, que se ha registrado como gasto dentro de los Gastos financieros.
- El 20 de mayo de 2026, el Grupo emitió dos series separadas de bonos sénior no garantizados por un importe principal agregado de 1.000 millones de euros. Los bonos de la Serie A ascendieron a 500 millones de euros, con vencimiento en 2031 y un tipo de interés fijo del 3,875 % anual, pagadero a plazo vencido. Los bonos de la Serie B ascendieron a 500 millones de euros, con vencimiento en 2034 y tienen un tipo de interés fijo del 4,50 % anual.

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 2026

2026							
Millones de euros	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo ¹	Total
Ingresos							
Ingresos de pasajeros	7.855	2.949	1.488	1.091	509	190	14.082
Ingresos de carga	417	128	-	25	-	-	570
Otros ingresos	58	621	13	16	703	1	1.412
Ingresos externos	8.330	3.698	1.501	1.132	1.212	191	16.064
Ingresos entre segmentos	208	203	-	14	212	190	827
Ingresos por segmento	8.538	3.901	1.501	1.146	1.424	381	16.891
Gastos de personal	(1.875)	(861)	(230)	(292)	(61)	(135)	(3.454)
Gastos de combustible y derechos de emisión	(2.219)	(830)	(465)	(347)	-	(95)	(3.956)
Gasto por depreciación y amortización	(732)	(306)	(157)	(108)	(19)	(44)	(1.366)
Beneficio/(pérdida) de explotación	985	412	46	(34)	275	(76)	1.608
Partidas excepcionales ²	(35)	(114)	-	-	-	-	(149)
Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales	1.020	526	46	(34)	275	(76)	1.757
Gastos no operativos netos							(191)
Beneficio antes de impuestos							1.417
Activos totales	28.399	11.418	3.844	2.976	5.318	(5.842)	46.113
Pasivos totales	(19.600)	(9.733)	(3.653)	(2.418)	(4.789)	2.711	(37.482)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 18.947 millones de euros y en los pasivos totales de 6.744 millones de euros.

2 Para obtener más información acerca de las partidas excepcionales véase la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas de rendimiento.

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2025

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

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 17.396 millones de euros y en los pasivos totales de 5.950 millones de euros.

b Otros ingresos

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
Servicios de vacaciones y hoteles	429	462
Servicios de mantenimiento y reparación	522	625
Marketing y marca	272	210
Servicios de handling en tierra	88	81
Otros	101	128
	1.412	1.506

c Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
Reino Unido	5.513	5.713
España	3.067	2.998
EE. UU.	2.891	2.695
Resto del mundo	4.593	4.500
	16.064	15.906

Activos por área

A 30 de junio de 2026

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
Reino Unido	14.091	2.010
España	6.237	1.254
EE. UU.	93	22
Resto del mundo	1.536	615
	21.957	3.901

A 31 de diciembre de 2025

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
Reino Unido	13.932	1.889
España	5.911	1.249
EE. UU.	96	21
Resto del mundo	1.506	611
	21.445	3.770

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

a Gastos financieros

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(1)	(3)
Pasivos por financiación de activos	(85)	(104)
Pasivos por arrendamientos	(176)	(222)
Bonos	(20)	(20)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(71)	(74)
Otros préstamos	(11)	(10)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	14	13
Otros gastos financieros ¹	(50)	(11)
	(400)	(431)

¹ En el epígrafe de Otros gastos financieros se incluyen 25 millones de euros correspondientes a la prima pagada por el reembolso parcial de los bonos convertibles con vencimiento en 2028 (nota 11).

b Ingresos financieros

Millones de euros	2026	2025
Intereses sobre otros depósitos remunerados, efectivo y activos líquidos equivalentes	128	153
Otros ingresos financieros	-	2
	128	155

c Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros

Millones de euros	2026	2025
Cambio neto en el valor razonable de los bonos convertibles	54	(70)
	54	(70)

d Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2026	2025
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	55	42
	55	42

e Otros ingresos/(gastos) no operativos

Millones de euros	2026	2025
Pérdida por la venta de inversiones	(3)	-
Ingreso relacionado con inversiones en patrimonio	6	7
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	-	2
Ganancias reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura	4	3
Ganancias/(pérdidas) no reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura	26	(176)
	33	(164)

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	
	2026	2025
Impuesto corriente	(189)	(224)
Impuesto diferido	(195)	(221)
Impuesto total	(384)	(445)

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 finalizado el 30 de junio de 2026 fue de 384 millones de euros (2025: gasto de 445 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 27 % (2025: 25 %). La diferencia entre el tipo impositivo efectivo del periodo actual, del 27 %, y el tipo impositivo efectivo del periodo anterior, del 25 %, se debe principalmente a la variación relativa a ejercicios anteriores. 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 2026 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 25 % para el semestre finalizado el 30 de junio de 2026.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 27 % y el tipo impositivo previsto del 25 % para el semestre finalizado el 30 de junio de 2026 se debe principalmente a movimientos relacionados con ejercicios anteriores y a los impuestos en España sobre los dividendos intragrupo, compensados parcialmente por el reconocimiento de activos fiscales de ejercicios anteriores.

Las pérdidas y las diferencias temporarias no reconocidas deducibles a 30 de junio de 2026 fueron de 1.378 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 1.355 millones de euros).

Millones de euros	A 30 de junio de 2026	A 31 de diciembre de 2025
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	316	273
Pérdidas operativas en OpenSkies SASU	405	405
Otras pérdidas operativas	9	10
	730	688
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	277	313
Pérdidas de capital en Reino Unido	354	337
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	648	667

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

Pasivos contingentes relacionados con impuestos

A 30 de junio de 2026, 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 131 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 134 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 108 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 107 millones de euros), siendo este 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 2026.

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 2026 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 espera una sentencia de este caso en la Audiencia Nacional en lo que queda de 2026.

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 recurso. 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 debidamente aceptada a trámite, y el recurso correspondiente se interpuso el 8 de octubre de 2025. No existe un plazo específico para que el Tribunal Supremo dicte su sentencia.

IVA de IAG Loyalty

Antecedentes del asunto

Tal y como se publicó en el Informe y cuentas anuales de 2025, 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 con un tipo impositivo de cero.

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, durante 2025, el Grupo recurrió el caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) de Reino Unido y la vista está prevista para el cuarto trimestre de 2026 y se espera que el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) dicte su resolución a lo largo de 2027.

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, durante 2025, el Grupo solicitó al Tribunal Superior de 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). El 6 de enero de 2026, el Tribunal Superior del Reino Unido aprobó la solicitud de aplazamiento de la vista hasta que concluyeran las actuaciones ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) y cualquier recurso posterior.

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 para los semestres finalizados el 30 de junio de 2026 y 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	Semestre finalizado el 30 de junio de 2026		Semestre finalizado el 30 de junio de 2025	
	Euros	Libras esterlinas	Euros	Libras esterlinas
Balance a 1 de enero ¹	507	443	88	73
Pagos en efectivo a la HMRC en relación a periodos inmediatamente anteriores a su decisión ²	-	-	707	590
Reembolsos en efectivo de la HMRC ³	-	-	(260)	(216)
Movimientos por cambio de divisas	5	-	(14)	-
Saldo a 30 de junio^{4,5}	512	443	521	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. 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 presentó un recurso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) de 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). Posteriormente a este pago, pero en relación con periodos anteriores a la carta de resolución, el Grupo abonó otros 39 millones de euros (33 millones de libras esterlinas).
- 3 Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, algunas filiales del Grupo recuperaron 260 millones de euros (216 millones de libras esterlinas) en concepto de IVA soportado.
- 4 Aunque a 30 de junio de 2026 no se ha pagado ningún importe relacionado con intereses, en caso de que se dicte una sentencia desfavorable definitiva para el Grupo, este ha estimado que los intereses de estas evaluaciones a 30 de junio de 2026 ascenderán a un total de 117 millones de euros (101 millones de libras esterlinas). El Grupo considera adecuado no contabilizar ninguna provisión por estos importes, sino revelarlos como un pasivo contingente.
- 5 En caso de que el Grupo obtuviera un resultado desfavorable al concluir el proceso judicial, el activo por importe de 512 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.

Tras la decisión de la HMRC y hasta el 30 de junio de 2026, el Grupo ha realizado pagos a la HMRC por importe de 118 millones de euros (102 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 2026, 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	
	2026	2025
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas empleadas para beneficio básico por acción ¹	4.512	4.771
Supuesto de conversión de la emisión de bonos convertibles	196	248
Programas de retribución a empleados basados en acciones dilutivos pendientes	78	97
Número medio ponderado de acciones ordinarias empleadas para beneficio diluido por acción	4.786	5.116

Céntimos de €	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
Beneficio básico por acción	22,9	27,3
Beneficio diluido por acción	21,2	26,5

1 Incluye una reducción de 59 millones como efecto medio ponderado de los 153,7 millones de acciones propias adquiridas en los programas de recompra de acciones.

El efecto de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes y del supuesto de conversión de los bonos convertibles restantes de IAG con vencimiento en 2028 (nota 11) es dilutivo para los semestres finalizados el 30 de junio de 2026 y el 30 de junio de 2025, debido al beneficio después de impuestos registrado en los periodos. En 2025, la dilución también reflejó el supuesto de conversión de los bonos convertibles con vencimiento en 2028.

El número de acciones ordinarias emitidas a 30 de junio de 2026 era de 4.611.669.527 (31 de diciembre de 2025: 4.727.201.147) con un valor nominal de 0,10 euros cada una.

a Acciones propias

Durante el periodo comprendido hasta el 30 de junio de 2026, el Grupo completó el programa de recompra de acciones por valor de 500 millones de euros que se inició en febrero de 2026 y puso en marcha un nuevo programa de recompra de acciones por un importe máximo de 500 millones de euros. Durante este periodo, el Grupo compró 153,7 millones de acciones como parte de los programas a un precio medio ponderado de 4,46 euros por acción, por un importe total de 685 millones de euros, que se mantienen como acciones propias. Durante 2026, se cancelaron un total de 115,5 millones de acciones propias en el marco del programa de recompra de acciones de 2025.

A 30 de junio de 2026, el Grupo tenía 185,9 millones de acciones propias (31 de diciembre de 2025: 162,2 millones).

8 DIVIDENDOS

El 26 de febrero de 2026 el Consejo de Administración propuso un dividendo complementario de 0,05 euros por acción, lo que ascendió a un total de 222 millones de euros, que fue aprobado por los accionistas el 18 de junio de 2026 en la Junta General de Accionistas. A 30 de junio de 2026, se habían pagado 179 millones de euros, y el resto se pagó con posterioridad al 30 de junio de 2026 y con anterioridad a la fecha del presente informe. Este dividendo complementario elevó el total de dividendos con respecto al ejercicio 2025 a 441 millones de euros, con lo que el Grupo volvió a su enfoque anterior de repartir el importe del dividendo, aproximadamente a partes iguales, entre el dividendo a cuenta y el dividendo complementario. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2025, se aprobó un dividendo complementario de 0,06 euros por acción (280 millones de euros), lo que elevó el total de dividendos con respecto al ejercicio 2024 a 427 millones de euros.

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. A 30 de junio de 2026, 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 2026	14.487	6.958	21.445	3.770
Altas	1.056	66	1.122	280
Modificaciones	-	448	448	-
Bajas	(31)	(5)	(36)	-
Reclasificaciones ¹	156	(156)	-	-
Gasto por depreciación y amortización	(653)	(542)	(1.195)	(171)
Movimientos por cambio de divisas	129	44	173	22
Valor neto contable a 30 de junio de 2026	15.144	6.813	21.957	3.901

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 ¹	92	(92)	-	-
Gasto por depreciación y amortización	(543)	(566)	(1.109)	(148)
Movimientos por cambio de divisas	(332)	(135)	(467)	(54)
Valor neto contable a 30 de junio de 2025	13.851	7.482	21.333	3.681

1 Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 156 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2025: 92 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 2026, había préstamos bancarios y otros del Grupo avalados con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.325 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 5.476 millones de euros). Para obtener mas 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 21.357 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 20.248 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 2026	A 31 de diciembre de 2025
Valores no cotizados	322	298
	322	298

Inversión en Air Europa Holdings

De acuerdo con el enfoque adoptado a 31 de diciembre de 2025, 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 2026, 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 2026 era de 234 millones de euros, lo que representa un incremento de 11 millones de euros desde el 1 de enero de 2026, que se ha registrado en Otro resultado global.

11 DEUDAS FINANCIERAS

Millones de euros	A 30 de junio de 2026			A 31 de diciembre de 2025		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	141	1.598	1.739	57	692	749
Bonos convertibles	4	-	4	1.229	-	1.229
Pasivos por financiación de activos	375	4.842	5.217	363	4.931	5.294
Pasivos por arrendamientos	1.408	5.499	6.907	1.397	5.598	6.995
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	1.928	11.939	13.867	3.046	11.221	14.267

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2034. Existen préstamos a largo plazo del Grupo por importe de 5.245 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 5.334 millones de euros) garantizados por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.325 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 5.476 millones de euros). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por aviones asociados u otro inmovilizado material.

El 20 de mayo de 2026, el Grupo emitió dos series distintas de bonos sénior no garantizados por un importe principal agregado de 1.000 millones de euros. Los bonos de la Serie A ascendieron a 500 millones de euros, con vencimiento en 2031 y un tipo de interés fijo del 3,875 % anual, pagadero a plazo vencido. Los bonos de la Serie B ascendieron a 500 millones de euros, con vencimiento en 2034 y tienen un tipo de interés fijo del 4,50 % anual, pagadero a plazo vencido. Los bonos de la Serie A se emitieron al 99,752 % y los de la Serie B al 99,723 % de sus respectivos importes de principal y, salvo que se reembolsen o se adquieran y cancelen previamente, se amortizarán al 100 % de su importe de principal en la fecha de su vencimiento.

Detalles sobre la emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028

El 11 de mayo de 2026, el Grupo abrió un plazo de oferta para el reembolso de los bonos convertibles a los titulares de los mismos. Al final del periodo de oferta, el 99,6 % de los titulares de los bonos aceptó vender sus bonos al Grupo por un importe total de 1.197 millones de euros. El valor razonable de los bonos convertibles asociados que se reembolsaron inmediatamente antes de su reembolso era de 1.172 millones de euros, lo que supuso el pago de una prima de 25 millones de euros, que se ha registrado como un gasto dentro de Gastos financieros. Del gasto acumulado de 206 millones de euros registrado en Otro resultado global, derivado del riesgo crediticio de los bonos convertibles, prácticamente la totalidad de este importe (redondeado a 206 millones de euros) se reclasificó a Ganancias acumuladas tras el reembolso de los bonos convertibles.

A 30 de junio de 2026, el valor nominal de los bonos convertibles que no se habían recomprado ascendía a 3 millones de euros. Los bonos convertibles correspondientes se contabilizan a su valor razonable, que a 30 de junio de 2026 era de 4 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 1.229 millones de euros).

Posteriormente al 30 de junio de 2026, el Grupo ha acordado con todos los titulares de los bonos restantes la recompra de los bonos convertibles pendientes durante el resto de 2026.

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 ¹	Pasivos por financiación de activos	Total
1 de enero de 2026	5.725	1.270	6.995	5.294	12.289
Altas y modificaciones de arrendamientos	476	3	479	-	479
Amortizaciones y gastos por intereses	(518)	(204)	(722)	(160)	(882)
Otros	142	13	155	83	238
30 de junio de 2026	5.825	1.082	6.907	5.217	12.124
Amortizaciones de principal en actividades de financiación	519	203	722	172	894
Amortizaciones de intereses en actividades de explotación	158	17	175	73	248
Amortizaciones totales en el Estado de flujos de efectivo^{2,3}	677	220	897	245	1.142

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Pasivos por arrendamientos totales ¹	Pasivos por financiación de activos	Total
1 de enero de 2025	6.906	1.740	8.646	5.788	14.434
Altas y modificaciones de arrendamientos	254	1	255	414	669
Amortizaciones y gastos por intereses	(492)	(187)	(679)	(169)	(848)
Otros	(729)	(89)	(818)	(471)	(1.289)
30 de junio de 2025	5.939	1.465	7.404	5.562	12.966
Amortizaciones de principal en actividades de financiación	492	190	682	179	861
Amortizaciones de intereses en actividades de explotación	193	24	217	94	311
Amortizaciones totales en el Estado de flujos de efectivo ^{2,3}	685	214	899	273	1.172

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 2026 y 31 de diciembre de 2025 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 30 de junio de 2026

	Activos financieros				Valor contable total por partida del balance de situación
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	322	-	-	322
Instrumentos financieros derivados	-	-	204	-	204
Otros activos no corrientes	203	-	-	1.557	1.760
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.638	-	-	-	1.638
Otros activos corrientes	741	-	-	2.065	2.806
Instrumentos financieros derivados	-	-	635	-	635
Otros depósitos remunerados a corto plazo	428	-	-	-	428
Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.747	-	-	-	8.747
	Pasivos financieros				Valor contable total por partida del balance de situación
Millones de euros	Coste amortizado		Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos		5.499	-	-	5.499
Deudas financieras remuneradas a largo plazo		6.440	-	-	6.440
Instrumentos financieros derivados		-	67	-	67
Otros pasivos a largo plazo		86	-	344	430
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos		1.408	-	-	1.408
Componente corriente de la deuda a largo plazo		516	4	-	520
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		4.495	-	1.574	6.069
Instrumentos financieros derivados		-	297	-	297

A 31 de diciembre 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		
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	298	-	-	298
Instrumentos financieros derivados	-	-	27	-	27
Otros activos no corrientes	209	-	22	1.296	1.527
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.344	-	-	-	1.344
Otros activos corrientes	482	-	-	1.846	2.328
Instrumentos financieros derivados	-	-	74	-	74
Depósitos remunerados a corto plazo	898	-	-	-	898
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.421	-	-	-	7.421
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		
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos		5.598	-	-	5.598
Deudas financieras remuneradas a largo plazo		5.623	-	-	5.623
Instrumentos financieros derivados		-	371	-	371
Otros pasivos a largo plazo		80	-	315	395
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos		1.397	-	-	1.397
Componente corriente de la deuda a largo plazo		420	1.229	-	1.649
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		4.191	-	1.530	5.721
Instrumentos financieros derivados		-	604	-	604

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 el 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 2025.

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 2026 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	2	-	321	323	322
Otros activos financieros no corrientes	-	23	13	36	32
Activos financieros derivados ¹	-	839	-	839	839
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas	1.701	4.970	-	6.671	6.960
Pasivos financieros derivados ²	-	364	-	364	364

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 635 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 297 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2025 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	2	-	297	299	298
Otros activos financieros no corrientes	-	22	22	44	40
Activos financieros derivados ¹	-	101	-	101	101
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas	1.916	5.237	-	7.153	7.272
Pasivos financieros derivados ²	-	975	-	975	975

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 74 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 604 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 de los bonos convertibles 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 2026	A 31 de diciembre de 2025
Saldo inicial del periodo	297	189
Altas	12	58
Ganancias netas reconocidas en Otro resultado global	11	51
Movimientos por cambio de divisas	1	(1)
Saldo final del periodo	321	297

13 PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2026, se realizaron 11.724.773 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 92.937 y 476.144 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 consolidación.

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 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 de 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.

Las valoraciones trienales, a 31 de marzo de 2024, para APS y NAPS, dieron 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 2026, 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 correspondientes a las obligaciones en materia de 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 2026, neto de costes por servicios realizados por el Grupo, ascendió a 11 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2025: 9 millones de euros). El Grupo prevé abonar un total de cero millones de euros en aportaciones del empleador a APS y NAPS durante el semestre finalizado el 31 de diciembre de 2026.

Activos del plan

Millones de euros	A 30 de junio de 2026			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable ^{1,2}	5.306	14.585	438	20.329
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(5.139)	(11.877)	(467)	(17.483)
Activo de pensiones neto	167	2.708	(29)	2.846
Efecto del techo de activos ³	(42)	(677)	(2)	(721)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(10)	(10)
A 30 de junio de 2026	125	2.031	(41)	2.115
Representado por:				
Activos derivados de retribuciones a empleados				2.172
Obligaciones de retribuciones a empleados				(57)
Activos netos derivados de retribuciones a empleados				2.115

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2025			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable ¹	5.418	14.625	416	20.459
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(5.236)	(12.082)	(458)	(17.776)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	182	2.543	(42)	2.683
Efecto del techo de activos ³	(45)	(636)	(1)	(682)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
A 31 de diciembre de 2025	137	1.907	(55)	1.989
Representado por:				
Activos derivados de retribuciones a empleados				2.060
Obligaciones de retribuciones a empleados				(71)
Activos netos derivados de retribuciones a empleados				1.989

- 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 2026, dichos activos tenían un valor de 299 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 296 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.
- 2 A 30 de junio de 2026, el valor razonable de los activos afectos a planes incluye 703 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.
- 3 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.

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 2026		A 31 de diciembre de 2025	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Tasa de descuento	5,60	5,90	5,25	5,50
Tasa de incremento del salario pensionable	3,05	-	2,90	-
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	3,05	2,55	2,90	2,45
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,05	2,90	2,90	2,80
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,60	2,55	2,45	2,45

En la nota 34 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 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 2026	2.866	183	831	62	368	48	4.358
Provisiones registradas durante el periodo	331	160	20	11	233	22	777
Reclasificaciones	(2)	43	(43)	-	-	-	(2)
Utilizadas durante el periodo	(296)	(30)	(35)	(1)	-	(15)	(377)
Extinguidas durante el periodo	-	-	-	-	(77)	-	(77)
Reversión de importes no utilizados	(60)	(5)	-	(11)	(2)	-	(78)
Actualización de descuento	53	5	13	-	-	-	71
Revaluaciones	(11)	-	53	-	-	-	42
Diferencias por cambio de divisas	77	1	-	-	3	-	81
Valor neto contable a 30 de junio de 2026	2.958	357	839	61	525	55	4.795
Desglose:							
Corrientes	747	142	89	18	299	6	1.301
No corrientes	2.211	215	750	43	226	49	3.494
	2.958	357	839	61	525	55	4.795

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, riesgo de contraparte 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 2026, el valor razonable de estos activos netos por instrumentos derivados era de 513 millones de euros (31 de diciembre de 2025: pasivos netos de 314 millones de euros), lo que representa un movimiento de 827 millones de euros desde el 1 de enero de 2026.

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 2026, el valor razonable de los pasivos netos por instrumentos derivados de moneda extranjera era de 48 millones de euros (31 de diciembre de 2025: pasivos netos de 567 millones de euros), lo que representa un movimiento de 519 millones de euros desde el 1 de enero de 2026.

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 2026, el valor razonable de los activos netos por instrumentos derivados era de 10 millones de euros (31 de diciembre de 2025: activos netos de 7 millones de euros), lo que representa un movimiento de 3 millones de euros desde el 1 de enero de 2026.

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, estas 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 2026, en aquellos casos en que se podían estimar de forma razonable, ascendían a 47 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 44 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 dictara una sentencia definitiva.

El 8 de octubre de 2025, la Comisión Europea inició un procedimiento de infracción contra el Gobierno español por considerar que las multas impuestas a Vueling y a otras compañías aéreas infringían la legislación de la UE en materia de servicios aéreos. La Comisión Europea concedió al Gobierno español un plazo de dos meses para enviar una respuesta detallada o revocar las multas. A 30 de junio de 2026 y hasta la fecha del presente informe, el Grupo desconoce el estado actual de las conversaciones entre el Gobierno español y la Comisión Europea en relación con este asunto.

El Grupo, junto con sus asesores, ha revisado la notificación de procedimiento de infracción de la Comisión Europea, 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	
	2026	2025
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas	6	7
Ventas a accionistas significativos	123	96
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas	47	42
Compras a accionistas significativos	74	95

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas	24	29
Importes debidos por accionistas significativos	63	96
Cuentas a pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas	15	12
Importes debidos a accionistas significativos	21	37

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2026, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2025: cero).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
Salario base, honorarios y prestaciones		
Remuneración del Consejo de Administración		
Prestaciones a corto plazo	2	2
Pagos basados en acciones	3	-
Remuneración del Comité de Dirección		
Prestaciones a corto plazo	4	4
Pagos basados en acciones	12	23

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2026, el Consejo de Administración incluye la remuneración de un consejero ejecutivo (30 de junio de 2025: un consejero ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 11 miembros (30 de junio de 2025: 10 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 2026, la obligación de la Sociedad era de 21.000 euros (2025: 30.000 euros).

A 30 de junio de 2026, 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 (2025: 3 millones de euros).

A 30 de junio de 2026, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2025: 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 30 de julio de 2026, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros intermedios resumidos consolidados del semestre finalizado el 30 de junio de 2026, 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.

30 de julio de 2026

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	Daniel Pinto
Päivi Rekonen	



KPMG Auditores, S.L.
Pº. de la Castellana, 259 C
28046 Madrid

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 2026, 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 2026 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 2025. 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 2026 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 2026. 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.

Sergio Gámez Martínez

30 de julio de 2026

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2026 Núm. 01/26/22992

SELLO CORPORATIVO: 30.00 EUR

Sello distintivo de otras actuaciones

FLOTA DE AVIONES

Número en servicio con empresas del Grupo

	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Total 30 de junio de 2026	Total 31 de diciembre de 2025	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2025	Entregas futuras	Opciones ¹
Airbus A319ceo	10	-	20	30	32	(2)	-	-
Airbus A320ceo	58	-	141	199	199	-	-	-
Airbus A320neo	7	49	28	84	83	1	45	20
Airbus A321ceo	14	-	27	41	42	(1)	-	-
Airbus A321neo	5	12	19	36	36	-	32	-
Airbus A321LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321XLR	10	4	-	14	11	3	-	14
Airbus A330-200	5	-	17	22	22	-	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	20	-	-	-
Airbus A330-900	-	-	-	-	-	-	21	13
Airbus A350-900	1	6	16	23	23	-	8	7
Airbus A350-1000	2	14	2	18	18	-	6	12
Airbus A380	8	4	-	12	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	-	-	-	35	90
Boeing 737-10	-	-	-	-	-	-	25	-
Boeing 777-200	41	-	2	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	2	7	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	3	7	2	12	12	-	38	10
Embraer E190	9	-	11	20	20	-	-	-
Total Grupo	196	109	323	628	627	1	234	175

1 Las opciones de compra de 20 aviones de la familia Airbus A320neo y 90 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 6 (31 de diciembre de 2025: 9) 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 2026, 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 2025.

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.

Se ha registrado una partida excepcional durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2026 (semestre finalizado el 30 de junio de 2025: ninguna).

Las siguientes tablas ofrecen 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 2026	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2026	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025
Ingresos de pasajeros	14.082	-	14.082	13.771	-	13.771
Ingresos de carga	570	-	570	629	-	629
Otros ingresos	1.412	-	1.412	1.506	-	1.506
Ingresos totales	16.064	-	16.064	15.906	-	15.906
Gastos de personal ¹	3.454	149	3.305	3.232	-	3.232
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.956	-	3.956	3.523	-	3.523
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.000	-	2.000	2.114	-	2.114
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.236	-	1.236	1.201	-	1.201
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.341	-	1.341	1.580	-	1.580
Propiedad, TI y otros gastos	572	-	572	572	-	572
Gastos comerciales	528	-	528	573	-	573
Depreciación, amortización y deterioro	1.366	-	1.366	1.257	-	1.257
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	-	(2)	(2)	-	(2)
Diferencias de cambio	5	-	5	(22)	-	(22)
Gastos totales de explotación	14.456	149	14.307	14.028	-	14.028
Beneficio de explotación	1.608	(149)	1.757	1.878	-	1.878
Gastos financieros	(400)	-	(400)	(431)	-	(431)
Ingresos financieros	128	-	128	155	-	155
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	54	-	54	(70)	-	(70)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	55	-	55	42	-	42
(Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera	(61)	-	(61)	336	-	336
Otros ingresos/(gastos) no operativos	33	-	33	(164)	-	(164)
Gastos totales no operativos netos	(191)	-	(191)	(132)	-	(132)
Beneficio antes de impuestos	1.417	(149)	1.566	1.746	-	1.746
Impuestos ¹	(384)	36	(420)	(445)	-	(445)
Beneficio después de impuestos del periodo	1.033	(113)	1.146	1.301	-	1.301

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Publicada 2026	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2026	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025
Ingresos de pasajeros	7.856	-	7.856	7.771	-	7.771
Ingresos de carga	295	-	295	311	-	311
Otros ingresos	732	-	732	780	-	780
Ingresos totales	8.883	-	8.883	8.862	-	8.862
Gastos de personal ¹	1.833	149	1.684	1.623	-	1.623
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.221	-	2.221	1.808	-	1.808
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.028	-	1.028	1.127	-	1.127
Tasas de aterrizaje y de navegación	657	-	657	647	-	647
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	676	-	676	802	-	802
Propiedad, TI y otros gastos	286	-	286	273	-	273
Gastos comerciales	235	-	235	274	-	274
Depreciación, amortización y deterioro	694	-	694	639	-	639
(Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material	(5)	-	(5)	4	-	4
Diferencias de cambio	1	-	1	(15)	-	(15)
Gastos totales de explotación	7.626	149	7.477	7.182	-	7.182
Beneficio de explotación	1.257	(149)	1.406	1.680	-	1.680
Gastos financieros	(220)	-	(220)	(212)	-	(212)
Ingresos financieros	66	-	66	70	-	70
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(108)	-	(108)	(145)	-	(145)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	28	-	28	21	-	21
(Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera	(38)	-	(38)	202	-	202
Otros ingresos/(gastos) no operativos	10	-	10	(109)	-	(109)
Gastos totales no operativos netos	(262)	-	(262)	(173)	-	(173)
Beneficio antes de impuestos	995	(149)	1.144	1.507	-	1.507
Impuestos ¹	(263)	36	(299)	(382)	-	(382)
Beneficio después de impuestos del periodo	732	(113)	845	1.125	-	1.125

1 Gastos de reestructuración

El gasto excepcional de 149 millones de euros se atribuye a los programas de reestructuración de British Airways e Iberia, que ascienden a 35 millones de euros y 114 millones de euros, respectivamente, y que contribuyen a ajustar la plantilla y a facilitar un funcionamiento más eficiente dentro de las funciones centrales del Grupo. El gasto excepcional se ha registrado en la partida de Gastos de personal de la Cuenta de resultados.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2026, el Grupo registró salidas de flujo de efectivo asociadas a los programas de reestructuración por valor de 8 millones de euros. En el caso de British Airways, se prevé que los importes restantes se abonen durante lo que queda de 2026, mientras que, en el caso de Iberia, se prevé que los importes restantes se abonen de aquí a 2033, en función de la edad de cada persona que forme parte del programa de reestructuración de Iberia.

El ingreso fiscal correspondiente ascendió a 36 millones de euros.

b Beneficio ajustado por acción ^(ICR)

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2026	2025
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	1.033	1.301
Partidas excepcionales	(113)	-
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales	1.146	1.301
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	(19)	56
Beneficio ajustado	1.127	1.357
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	4.512	4.771
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	4.786	5.116
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	22,9	27,3
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	25,4	27,3
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	23,6	26,5

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	
	2026	2025
Depreciación, amortización y deterioro	1.366	1.257
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	(2)
Costes de propiedad	1.364	1.255

d Flujo de caja libre ^(ICR)

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	
	2026	2025
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.196	3.787
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.291)	(1.690)
Flujo de caja libre	2.905	2.097

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

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

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

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

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Deuda bruta: Deudas financieras remuneradas a largo plazo	13.867	14.267
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.747	7.421
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	428	898
Deuda neta	4.692	5.948
Beneficio de explotación	4.754	5.024
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.737	2.628
EBITDA	7.491	7.652
Más: Partidas excepcionales	149	-
EBITDA antes de partidas excepcionales	7.640	7.652
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,8	1,9
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	0,6	0,8

f Rentabilidad sobre el capital invertido (ICR)

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 antes de partidas excepcionales (como se detalla en la nota e) 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 2026	A 31 de diciembre de 2025
EBITDA antes de partidas excepcionales	7.640	7.652
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación	(2.559)	(2.468)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material	(271)	(249)
Menos: Amortización de los activos intangibles de software	(332)	(309)
	4.478	4.626
Capital invertido		
Valor medio de la flota ¹	18.933	18.656
Menos: Pagos anticipados medios ²	(1.127)	(933)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado	17.806	17.723
Ajuste por inflación ³	1,20	1,19
	21.323	21.124
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁴	2.712	2.633
Valor neto contable medio de los activos intangibles de software ⁵	1.278	1.208
Capital invertido total	25.313	24.965
Rentabilidad sobre el capital invertido	17,7 %	18,5 %

1 El valor neto contable medio de los aviones se calcula partiendo de un importe de 19.101 millones de euros a 30 de junio de 2026 y de 18.765 millones de euros a 30 de junio de 2025.

2 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.220 millones de euros a 30 de junio de 2026 y de 1.034 millones de euros a 30 de junio de 2025.

3 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5 % (30 de junio de 2025: tasa de inflación del 1,5 %) durante la edad media ponderada de la flota a 30 de junio de 2026: 12,4 años (30 de junio de 2025: 11,8 años).

4 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.856 millones de euros a 30 de junio de 2026 y de 2.568 millones de euros a 30 de junio de 2025.

5 El valor neto contable medio de los activos intangibles de software se calcula partiendo de un importe de 1.372 millones de euros a 30 de junio de 2026 y de 1.184 millones de euros a 30 de junio de 2025.

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	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Libra esterlina a euro	1,15	1,18	1,16	1,14	1,16	1,14
Euro a dólar estadounidense	1,17	1,11	1,14	1,17	1,14	1,17
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,34	1,31	1,32	1,34	1,32	1,34

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 las líneas de descubierto concedidas y no dispuestas.

Millones de euros	A 30 de junio de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.747	7.421
Depósitos remunerados a corto plazo	428	898
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	2.685	2.616
Descubiertos y otras líneas de crédito	13	13
Liquidez total	11.873	10.948