

Resultados anuales de IAG del ejercicio 2025

Un negocio de primer nivel que crea valor para nuestros accionistas

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

"En 2025 volvimos a conseguir otro año de resultados excepcionales, cumpliendo con nuestros clientes gracias a las continuas mejoras tanto en la puntualidad como en la satisfacción del cliente.

Este desempeño operativo líder en el sector se traduce en resultados financieros de primer nivel, con márgenes excepcionales y una rentabilidad del capital superior.

La ejecución de nuestra estrategia y nuestro programa de transformación está creando valor para nuestros accionistas, con un crecimiento del beneficio por acción ajustado del 22,4% y, en línea con nuestro riguroso marco de asignación de capital, hemos aumentado el dividendo por acción en un 8,9% y anunciamos hoy una nueva devolución del exceso de efectivo de 1.500 millones de euros.

Miramos al futuro con confianza, gracias a una dinámica de mercado atractiva, un crecimiento estructural a largo plazo y un plan claro para sacar provecho a nuestro modelo de negocio y llevar a cabo nuestra estrategia.

Quiero agradecer a todos los empleados del Grupo su duro trabajo y dedicación, y confío en que 2026 sea un año de nuevos éxitos."

Aspectos destacados:

- IAG ha obtenido unos resultados financieros récord en 2025, gracias a un sólido desempeño operativo.
 - Los ingresos aumentaron un 3,5% hasta alcanzar los 33.213 millones de euros (2024: 32.100 millones de euros).
 - El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales aumentó un 13,1% hasta alcanzar los 5.024 millones de euros (2024: 4.443 millones de euros).
 - El margen de explotación aumentó 1,3 puntos hasta alcanzar el 15,1%.
 - El beneficio ajustado por acción aumentó un 22,4% hasta alcanzar los 69,5 céntimos de euro por acción.
 - Flujo de caja libre significativo de alrededor de 3.100 millones de euros (2024: aproximadamente 3.600 millones de euros).
 - Rentabilidad sobre el Capital Invertido del 18,5% (2024: 17,3%).

Resumen

- La dinámica del mercado es muy favorable: crecimiento estructural de la demanda a largo plazo en nuestros mercados principales y oferta restringida en un sector en proceso de consolidación.
- Estamos ejecutando nuestra estrategia con la ambición de ser los mejores del mundo: para nuestros clientes, empleados y accionistas.
- El sólido desempeño operativo sigue generando un elevado flujo de caja libre.
- Nuestra asignación disciplinada del capital genera márgenes, rentabilidad sobre el capital invertido y rentabilidad para nuestros accionistas de forma sostenible.

Asignación disciplinada del capital

- Balance muy sólido: apalancamiento neto de 0,8 veces; apalancamiento bruto de 1,9 veces.
- Inversión en el negocio a altas tasas de rentabilidad sobre el capital invertido: aproximadamente 3.400 millones de euros destinados a nuevos aviones, productos a bordo, servicios al cliente, IT e inmuebles.
- Estamos construyendo un *track record* de remuneración significativa para nuestros accionistas.
 - Dividendo atractivo y sostenible: aumento del 8,9% en el dividendo total por acción para 2025.
 - Devolución del exceso de efectivo de 1.500 millones de euros, comenzando con una recompra de acciones por valor de 500 millones de euros, lo que supone un aumento con respecto a los 1.000 millones de euros anunciados en febrero de 2025.

Ejecución de nuestra estrategia y nuestro programa de transformación

- Aumento de la capacidad del 2,4%, generando un crecimiento rentable.
- El NPS de los clientes aumentó en 6,9 puntos hasta alcanzar los 29,5 puntos.
- La puntualidad aumentó en 4,6 puntos hasta alcanzar el 82,4%.
- IAG Loyalty emitió alrededor de 200.000 millones de Avios, lo que supone un aumento del 13,1% y un incremento del 20,5%* en los beneficios.

Perspectivas de negocio

- La ejecución de nuestra estrategia y transformación seguirá generando:
 - crecimiento de los ingresos y los beneficios, con altos márgenes y una alta rentabilidad sobre el capital;
 - un flujo de caja libre significativo que se traducirá en un balance más sólido
 - beneficios para nuestros accionistas a través de dividendos sostenibles, y planeamos devoluciones adicionales significativas de exceso de efectivo en el futuro;
- Perspectivas positivas para 2026 respaldadas por una dinámica de mercado muy atractiva y una demanda estructural a largo plazo.
- Confiamos en crear valor para nuestros accionistas a largo plazo.

*Antes del impacto de la adopción del enfoque de la HMRC en materia de IVA, que el Grupo impugna y que es objeto de un litigio en curso.

Resumen financiero:

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Resultados estatutarios (millones de euros)						
Ingresos totales	33.213	32.100	3,5 %	7.979	8.047	(0,8)%
Beneficio de explotación	5.024	4.283	17,3 %	1.093	961	13,7 %
Beneficio después de impuestos	3.342	2.732	22,3 %	639	392	63,0 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	71,3	55,7	28,0 %			
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	8.319	9.828	(1.509)			
Deudas financieras	14.267	17.345	(3.078)			
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)						
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	33.213	32.100	3,5 %	7.979	8.047	(0,8)%
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales ¹	5.024	4.443	13,1 %	1.093	1.121	(2,5)%
Margen de explotación antes de partidas excepcionales ¹	15,1%	13,8%	1,3 ptos	13,7%	13,9%	(0,2) ptos
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales ¹	3.342	2.802	19,3 %	639	552	15,8 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	69,5	56,8	22,4 %			
Deuda neta	5.948	7.517	(1.569)			
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ¹	0,8	1,1	(0,3)			
Liquidez total ²	10.948	13.362	(2.414)			
Indicadores operativos						
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	351.435	343.253	2,4 %	85.848	84.320	1,8 %
Ingreso de pasajeros/PKT (céntimos de €)	8,24	8,24	0,1 %	8,08	8,26	(2,1)%
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	6,01	5,84	2,8 %	6,06	6,15	(1,5)%

1 No hubo partidas excepcionales en el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2025 (2024: partidas excepcionales relacionadas con la reestructuración de empleados en la filial de handling en tierra de Iberia, la rescisión del acuerdo de compra de Air Europa y los impuestos, tal y como se explica en las secciones de Análisis financiero y Medidas alternativas de rendimiento).

2 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.

La definición de las medidas alternativas de rendimiento del Grupo figura en la nota de Medidas alternativas de rendimiento de los estados financieros consolidados, que incluye: el Flujo de caja libre; la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales ("apalancamiento"), y la Rentabilidad sobre el capital invertido. La inversión en inmovilizado se mide como la "Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles" del Estado de flujos de efectivo. El margen de explotación se presenta antes de partidas excepcionales. Todos los demás indicadores de beneficios, ingresos y costes se expresan en base estatutaria, a menos que se indique lo contrario.

Hipótesis de modelización para 2026

Ingresos

- Aumento de la capacidad en torno al 3%: enfoque continuo disciplinado en nuestros mercados principales.
- Los ingresos de carga se verán afectados por la anualización de los altos *yields* alcanzados en 2025 debido a las alteraciones en el transporte marítimo.
- Se espera que los otros ingresos crezcan en cifras bajas de un solo dígito.
- Las reservas del primer trimestre son sólidas y reflejan la ventaja adicional de una Semana Santa más temprana.

Costes unitarios excluido el combustible

- Los costes unitarios excluido el combustible se reducirán alrededor del 1%, incluido el beneficio relativo a los tipos de cambio de alrededor del 2%.

Costes de combustible

- Escenarios de coste total de combustible desde aproximadamente 7.000 millones de euros, según la curva del 31 de diciembre de 2025, hasta aproximadamente 7.400 millones de euros, según la curva del 24 de febrero de 2026.
- 62% cubierto.
- Incluidos los costes adicionales anuales de ETS y CORSIA de alrededor de 150 millones de euros.

Flujo de caja libre

- Inversión en inmovilizado de aproximadamente 3.600 millones de euros, en función de las entregas de flota.
- Compromiso con un dividendo ordinario sostenible: se ha propuesto un dividendo complementario para el ejercicio completo de 2025 de 0.05 euros por acción y un dividendo a cuenta, que aumentan en línea con la inflación en términos generales.
- Devolución de 1.500 millones de euros del exceso de capital en los próximos 12 meses, comenzando con una recompra de acciones por valor de 500 millones de euros que se completará para finales de mayo.
- Previsión de que el flujo de caja libre después de la inversión bruta en inmovilizado sea superior a 3.000 millones de euros aproximadamente.
- La mayoría de las 17 entregas de aviones serán libres de cargas.

Informe del Consejero Delegado:

IAG desempeña un papel importante en el avance económico y social a nivel mundial como uno de los negocios líderes en el sector de la aviación, conectando a personas, negocios y países, razón por la cual la demanda de nuestros servicios es tan sólida. Creamos valor a largo plazo para nuestros accionistas, además de satisfacer las necesidades de nuestros grupos de interés en general.

Tenemos un modelo de negocio en el que IAG establece la estrategia del Grupo y su cartera de negocios; gestiona el rendimiento de esos negocios de manera que, tanto individual como colectivamente, se encuentren entre los que mejor rendimiento tienen en el mundo, asigna el capital para maximizar el valor a largo plazo para los accionistas y desarrolla el talento que ofrece los mejores resultados de su clase.

Para nuestros accionistas, esto se traducirá en una creación de valor a largo plazo: un buen crecimiento de los ingresos; un aumento continuo de los beneficios; dividendos sostenibles a lo largo del ciclo; y una devolución del exceso de capital a los accionistas.

Nuestros resultados en 2025

2025 ha sido otro año muy sólido en el que obtuvimos un beneficio de explotación récord. Hemos aumentado nuestros ingresos en un 3,5%, incrementado nuestro beneficio de explotación antes de partidas excepcionales en un 13,1% y aumentado nuestros beneficios ajustados por acción en un 22,4%.

Esto pone de relieve la fortaleza subyacente de la demanda de viajes, una tendencia estructural a largo plazo, así como el atractivo de los mercados principales, marcas y clientes de IAG. Esta diversidad es uno de los puntos fuertes clave de nuestra cartera. En general, la actividad comercial fue sólida en todos nuestros mercados e, incluso con la debilidad del tercer trimestre, seguimos obteniendo un beneficio récord en ese trimestre. Hemos terminado el año con fuerza.

Seguimos llevando a cabo nuestra transformación, que está generando márgenes líderes en el mercado tanto a nivel de Grupo como de las compañías operadoras independientes. Los márgenes del Grupo, del 15,1%, se sitúan ahora en lo más alto de nuestro rango a lo largo del ciclo, mientras que Iberia ha obtenido un margen del 16,2%, un resultado excelente, seguida de cerca por British Airways, con un margen del 15,2%. Nuestros márgenes, al igual que en años anteriores, siguen siendo significativamente mejores que los de nuestros competidores mundiales.

Invertimos en el negocio, con un gasto de alrededor de 3.400 millones de euros en aviones, productos orientados al cliente, TI e inmuebles. Esto contribuyó a lograr un excelente rendimiento operativo, junto con la mejora de los índices Net Promoter Scores (NPS) de los clientes.

La solidez de nuestro rendimiento de explotación y nuestra asignación de capital ha generado una creación de valor significativa para nuestros accionistas. Proponemos un dividendo complementario de 228 millones de euros, lo que eleva el dividendo total de 2025 a 448 millones de euros, lo que supone un aumento del dividendo total por acción del 8,9%. El pasado mes de febrero anunciamos una recompra de acciones por valor de 1.000 millones de euros y hoy nos complace anunciar otra devolución del exceso de efectivo por valor de 1.500 millones de euros. Esto eleva el importe total de las devoluciones de exceso de efectivo anunciadas en los últimos tres años a 2.850 millones de euros, lo que nos permite consolidar nuestro historial de devolución del exceso de efectivo a nuestros accionistas.

Cumpliendo con nuestra estrategia

Nuestro modelo de negocio y nuestra estrategia están diseñados para generar un crecimiento sostenible de los beneficios a medio plazo.

El primer pilar de nuestra estrategia es reforzar el núcleo del negocio. Esto significa que impulsaremos nuestra cartera de posiciones de liderazgo mundial y reforzaremos nuestra cartera de marcas de primer nivel.

En los próximos años, tenemos previsto aumentar nuestra capacidad (medida en asientos-kilómetro ofertados, AKO) entre un 2% y un 4% anual. Esto refleja, en términos generales, la combinación de crecimiento que observamos en nuestros mercados, así como las entregas de aviones previstas.

Esperamos que la generación de ingresos derivada del crecimiento de nuestra capacidad se vea respaldada por la dinámica de oferta restringida del mercado mundial durante varios años, debido a los retrasos en las entregas de los fabricantes de aviones, con pedidos que cada vez más se utilizarán como aviones de sustitución en lugar de para crecer.

Aprovechando nuestras posiciones de liderazgo mundial

Invirtiendo en el Atlántico Norte: IAG y sus socios de su negocio conjunto tienen una cuota de mercado del 49% en el Atlántico Norte. Junto con nuestros socios, operamos 136 vuelos diarios a 34 destinos en Norteamérica. En IAG, el mercado lo operan Aer Lingus, British Airways, Iberia y LEVEL. El Atlántico Norte es un mercado más maduro y se espera que crezca a un ritmo de un dígito bajo a medio plazo.

Durante 2025, la capacidad de British Airways se mantuvo prácticamente estable en este mercado, ya que la menor disponibilidad de aviones compensó el crecimiento. El tráfico fue sólido durante todo el año, especialmente en las cabinas *premium*, lo que compensó cierta debilidad en el tercer trimestre en la demanda de los puntos de venta con origen en EE. UU. para el segmento de viajes de ocio en la cabina *economy*. Tanto Aer Lingus como Iberia comenzaron a desplegar sus nuevos aviones A321XLR, lo que les permitió lograr un crecimiento rentable gracias a mayores frecuencias, servicios durante todo el año y la apuesta por destinos secundarios. El crecimiento de la competencia en España e Irlanda desde Norteamérica ha sido significativo, por lo que la capacidad de desplegar estos aviones eficientes es estratégicamente importante.

Invirtiendo en el Atlántico Sur: IAG es líder del mercado en el Atlántico Sur, con una media de 54 vuelos diarios desde y hacia Latinoamérica, a través de Iberia, LEVEL y British Airways. El Atlántico Sur está experimentando un crecimiento estructuralmente más elevado y se espera que crezca a un ritmo de un dígito medio en el medio plazo.

Durante 2025, Iberia continuó con su estrategia de aumentar las frecuencias a sus principales destinos, con un crecimiento del 4,4% durante el año. En particular, introdujo el A321 XLR para volar a Sudamérica por primera vez, donde añadió los destinos de Fortaleza y Recife en Brasil. Aunque ahora otras aerolíneas están incrementando su capacidad, la base de costes competitiva de Iberia, su inversión en los clientes y su eficiencia operativa están dando unos resultados excepcionales.

Invirtiendo en Europa, incluido el mercado nacional español: el mercado europeo de corto radio representa el 34% de la capacidad total de IAG y lo cubren nuestras aerolíneas de red, que proporcionan tráfico de enlace para las rutas de largo radio (Aer Lingus, British Airways e Iberia), junto con nuestras eficientes operaciones de bajo coste, que ofrecen una combinación de servicios de enlace y servicios punto a punto (BA Euroflyer, BA Cityflyer, Iberia Express y Vueling). Hemos observado buenos resultados en nuestro mercado principal de España, pero la demanda en el norte de Europa ha sido más débil, lo que se ha agravado por los mayores costes de operar en esos mercados.

Invirtiendo en el resto del mundo: en el resto del mundo, somos selectivos en cuanto a los destinos a los que volamos y nuestra capacidad la proporcionan principalmente British Airways e Iberia. Este enfoque en los destinos en los que desplegamos nuestra capacidad ha dado lugar a resultados positivos en la mayoría de los mercados en 2025. En particular, el mercado de Asia-Pacífico se ha mostrado fuerte.

Fortaleciendo nuestra cartera de marcas de primer nivel

Invertimos continuamente en las propuestas de todas nuestras aerolíneas para mejorar la experiencia del cliente, la resiliencia operativa, la eficiencia y la sostenibilidad.

Nuestras dos medidas no financieras más importantes son la puntualidad ("OTP", por sus siglas en inglés) y el NPS de los clientes, y ambas mejoraron en 2025. La puntualidad del Grupo mejoró en 4,6 puntos hasta alcanzar el 82,4%, ya que British Airways, en particular, mejoró su desempeño operativo, mientras que Iberia y Vueling siguen ofreciendo una puntualidad de primer nivel. Iberia Express es la aerolínea más

puntual de Europa e Iberia es la sexta más puntual del mundo. La puntualidad no solo genera importantes beneficios en términos de productividad y eficiencia, sino que también es el motivo principal de satisfacción de los clientes, que aumentó en 6,9 puntos en 2025. Nuestras inversiones en atención al cliente, salas VIP, comida a bordo y productos digitales también han contribuido a este aumento.

En noviembre anunciamos una alianza para implementar la conectividad wifi de alta velocidad con tecnología Starlink en los aviones de Aer Lingus, British Airways, Iberia, LEVEL y Vueling. Esto permitirá a los clientes seguir conectados con velocidades de carga y descarga tan buenas como las de la conectividad doméstica, lo que facilitará descargas rápidas, servicios de *streaming* y juegos *online* para los clientes de las aerolíneas de IAG. El primer avión conectado a Starlink entrará en servicio con British Airways en marzo.

Negocios con bajo nivel de inversión de capital y alianzas con aerolíneas

El segundo pilar de nuestra estrategia es hacer crecer nuestros negocios complementarios. Estos son una parte clave de la cartera, ya que proporcionan fuentes de ingresos más diversas y un mayor crecimiento de las ganancias y requieren mucho menos capital que nuestros negocios de aerolíneas.

IAG Loyalty sigue teniendo buenos resultados y su beneficio este año se ha duplicado con respecto a 2019. Estamos observando un crecimiento procedente principalmente de los nuevos miembros que acumulan Avios de los socios actuales de IAG, como refleja el aumento del 10% en la base de clientes activos del negocio durante el año y la emisión de un 13% más de Avios en 2025 que en 2024. IAG Loyalty renovó sus dos mayores asociaciones no aéreas en 2025, con la ampliación de los acuerdos tanto con American Express como con JPM Chase. El negocio de vacaciones sigue funcionando bien dentro de IAG Loyalty, con unos ingresos de mayor calidad procedentes principalmente de los cambios en el programa British Airways Club. Se ha producido un aumento del 9% en los ingresos por reserva y el 83% de los ingresos procede ahora de los miembros del British Airways Club. En particular, los ingresos procedentes de los miembros de los niveles elite del British Airways Club están creciendo más de 15 veces más rápido que los ingresos de otros miembros. Confiamos plenamente en nuestra posición en el proceso judicial contra la HMRC, cuya vista está prevista para finales de 2026.

Entre los demás negocios con bajo nivel de inversión de capital se incluye nuestro negocio de mantenimiento, reparaciones y revisión ("MRO", por sus siglas en inglés) en España, que ofrece servicios de mantenimiento de fuselajes y motores a clientes internos y externos. En la primera mitad del año, observamos un fuerte aumento de los ingresos, ya que trabajamos más con terceros en comparación con el año anterior.

Las alianzas con aerolíneas siguen siendo una parte esencial de la estrategia a largo plazo del negocio, ya que proporcionan a nuestros clientes acceso a la mayor red de destinos y frecuencias a nivel mundial, de una manera disciplinada en cuanto al uso del capital, al tiempo que permiten a IAG beneficiarse de las ventas cruzadas, el tráfico de conexión, los acuerdos corporativos y los acuerdos de viajero frecuente.

Transformando nuestros negocios

Nuestro programa de transformación impulsa nuestros resultados operativos y financieros, lo que nos ayuda a obtener márgenes que actualmente se sitúan en el extremo superior de nuestro rango, pero que también aportarían menor ciclicidad y mayor resiliencia en caso de una recesión del consumo.

Si bien la transformación ya ha dado lugar a mejoras sustanciales en los últimos años, nos queda mucho trabajo por hacer, como se destaca en nuestras recientes actualizaciones para inversores sobre British Airways e Iberia. Aunque British Airways ya ha alcanzado su objetivo de margen de explotación del 15%, todavía le queda mucho por cumplir, en particular en lo que respecta a la implantación de sus sistemas comerciales y la mejora continua de la eficiencia operativa. También espera la entrega de un número significativo de aviones más eficientes y con mayor capacidad *premium* en los próximos años. Iberia cuenta con una plataforma operativa y de clientes bien establecida y tiene previsto aumentar su capacidad en rutas de largo radio, especialmente a Latinoamérica. Tenemos previsto celebrar una jornada para inversores en 2026 con el fin de destacar las oportunidades de alto crecimiento, altos márgenes y alta rentabilidad sobre el capital que tenemos en IAG Loyalty. La combinación de estos programas es lo que nos da confianza en nuestra capacidad para seguir creando un valor significativo para los accionistas.

Nuestro marco de creación de valor sostenible

Nuestra estrategia está diseñada para impulsar la rentabilidad sostenible y el crecimiento gradual de los beneficios. Hemos establecido objetivos a medio plazo para garantizar que creamos valor para los accionistas de forma sostenible a lo largo del ciclo. Estos son:

- Margen de explotación del 12-15%.
- Rentabilidad sobre el Capital Invertido del 13-16%.
- Apalancamiento neto inferior a 1,8 veces.

Estos objetivos se apoyan en nuestro estricto marco de asignación de capital.

Un Balance sólido

Nuestra prioridad principal es garantizar que el negocio cuente con una base financiera sólida y estable.

Nuestro objetivo es construir con el tiempo un balance más eficiente, que equilibre la seguridad para el futuro con la optimización del coste del capital para el negocio, al tiempo que nos permita destinar el exceso de capital a maximizar la creación de valor.

Tenemos el objetivo de situarnos por debajo de un apalancamiento neto de 1,8 veces, lo que consideramos adecuado para un negocio cíclico y con gran intensidad de capital. Se trata de un nivel similar al nivel en el cual las agencias crediticias asignan la calificación *investment-grade*, lo que a su vez garantiza el acceso al capital a tipos competitivos. IAG cuenta actualmente con la calificación *investment-grade* tanto de Moody's como de S&P Global.

El Grupo dispone de una línea de crédito renovable garantizada vinculada a la sostenibilidad por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses a cinco años, contratada en 2024 y que no se ha dispuesto.

Ahora tenemos el objetivo de garantizar que nuestro apalancamiento bruto se mantenga entre 1,5 veces y 2,0 veces, al aumentar el número de aviones libres de cargas en la flota. Durante 2025, 16 de las 25 entregas de aviones estaban libres de cargas. De cara al futuro, tenemos previsto comprar la mayoría de las 17 entregas de aviones en 2026 libres de cargas. Tenemos como objetivo aumentar el valor de nuestros activos libres de cargas a lo largo del tiempo.

Asimismo, estamos reduciendo nuestra deuda, tras haber amortizado, retirado y recomprado alrededor de 1.600 millones de euros de deuda bruta durante 2025. Con el tiempo, esperamos que nuestro nivel general de deuda financiera se reduzca aún más, de modo que la gran mayoría de nuestra deuda corresponda a arrendamientos de aviones.

Invirtiendo en el negocio

Con una base sólida ya establecida, nuestra siguiente prioridad es invertir en el negocio con el fin de crear valor a través del crecimiento de los beneficios a largo plazo, con una tasa de rentabilidad que apunta a una Rentabilidad sobre el Capital Invertido del 13% al 16% a lo largo del ciclo. Esto también respalda el rango objetivo del margen de explotación de nuestro Grupo, que refleja los diferentes modelos de negocio y mercados de cada una de nuestras compañías operadoras.

Nuestra mayor inversión de capital es en nuestra flota. Esta inversión respalda nuestra estrategia de fortalecer nuestro núcleo y proporciona la plataforma para la diferenciación de la marca, aumentando así el NPS de los clientes e impulsando el desarrollo de operaciones más eficientes y sostenibles.

En el Atlántico Norte, IAG está impulsando los rendimientos y los márgenes principalmente a través de la reconstrucción de la capacidad *premium* de British Airways a los niveles previos al COVID-19 y a través de los nuevos aviones A321XLR de Iberia y Aer Lingus, que ya están superando las expectativas tanto desde el punto de vista financiero como de los clientes.

En el mercado latinoamericano, el crecimiento de los ingresos de Iberia se está acelerando gracias a su flota de aviones A350 y ahora al A321XLR.

En el mercado de corto radio, nuestro objetivo es, en términos generales, mantener el tamaño total de nuestra flota, logrando cierto crecimiento mediante el aumento del tamaño de los aviones y el ahorro de costes gracias a nuevos aviones eficientes. En concreto, esto se prevé mediante la incorporación de una flota de Boeing 737 en Vueling, lo que supondrá una reducción significativa de los costes de propiedad y los gastos de explotación de la aerolínea.

En 2025, el Grupo realizó pedidos de 71 aviones de largo radio de última generación y eficientes en el consumo de combustible, cuya entrega está prevista entre 2028 y 2033, así como opciones para otros 23 aviones. Estos se destinarán a una combinación de sustitución y crecimiento y se desplegará en consonancia con nuestro marco de beneficios a largo plazo.

La flota de IAG cuenta con una buena inversión, pero sigue sufriendo retrasos en las entregas debido a problemas con sus proveedores, lo que se traduce en una reducción de la inversión en inmovilizado a corto plazo. Nuestras previsiones actuales son que en 2027 y 2028 gastaremos una media de alrededor de 4.900 millones de euros al año; entre 2029 y 2031, la media será de alrededor de 5.600 millones de euros; y a partir de 2032 el gasto se normalizará en torno a los 4.500 millones de euros al año.

Un dividendo sostenible

IAG se compromete a pagar a sus accionistas un dividendo ordinario sostenible a lo largo del ciclo. En 2024, reintroducimos el dividendo y repartimos un dividendo total de 427 millones de euros para el año 2024; es decir, 0,09 euros por acción.

Durante 2025, aumentamos el dividendo a cuenta a 220 millones de euros (0,048 euros por acción), en parte porque pasamos a un equilibrio 50:50 entre el dividendo a cuenta y el dividendo complementario, reflejando un aumento interanual en consonancia con la inflación. Por lo tanto, proponemos un dividendo complementario para 2025 de 228 millones de euros o 0,05 euros por acción, lo que representa un aumento del dividendo total por acción del 8,9%.

Devolución del exceso de efectivo a los accionistas

Nos comprometemos a devolver el exceso de efectivo a los accionistas si no existen oportunidades externas, teniendo en cuenta las perspectivas y las necesidades futuras de capital.

Actualmente participamos en el proceso de venta parcial de TAP por parte del Gobierno portugués, lo que consideramos una oportunidad estratégicamente interesante para el Grupo, pero que deberá realizarse en condiciones que generen valor para los accionistas de IAG.

Como resultado, devolveremos 1.500 millones de euros del exceso de efectivo a los accionistas en los próximos 12 meses.

En consonancia con nuestra política de gestionar un balance eficiente pero sólido y en previsión del aumento de las inversiones en inmovilizado durante los próximos cinco años, distribuiremos el exceso de efectivo a los accionistas cuando el apalancamiento neto se encuentre por debajo de entre 1,0 veces y 1,5 veces.

Basándonos en nuestra convicción en nuestra estrategia y ejecución, que nos permite generar un importante flujo de caja libre, podremos seguir pagando un dividendo sostenible y ofrecer a los accionistas una devolución adicional del exceso de efectivo significativa en el futuro.

Comprometidos con la sostenibilidad

Reconocemos la necesidad de alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono en 2050 y de que el sector de la aviación se desarrolle de forma sostenible. IAG aboga por una transición en la que la normativa climática mantenga la competitividad de todas las aerolíneas a nivel mundial. Esto significa que los organismos reguladores deben imponer obligaciones adecuadas y justas a todas las aerolíneas para reducir las emisiones de carbono, además de ofrecer incentivos que apoyen el cumplimiento de cada iniciativa de reducción de emisiones.

En 2025, avanzamos aún más en consonancia con nuestra hoja de ruta de sostenibilidad, logrando una intensidad de carbono de 77,5 gCO₂/pkm. Esto se consiguió aumentando nuestro uso de combustibles sostenibles de aviación hasta el 3,3% de nuestro volumen total de combustible durante el año. El Grupo también recibió 25 aviones de última generación, más eficientes que los que sustituyen, y sigue mejorando la eficiencia operativa de todas nuestras operaciones de vuelo.

La viabilidad de las iniciativas de reducción de emisiones se lleva a cabo en colaboración con los principales grupos de interés. El Grupo supervisa sus objetivos en relación con el apoyo gubernamental disponible y las condiciones del mercado para garantizar que sigue siendo competitivo con respecto a sus homólogos. Los requisitos normativos actuales suponen que las aerolíneas europeas tendrán que seguir soportando un coste adicional significativo y se verán en desventaja con respecto a nuestros competidores mundiales. Por lo tanto, seguimos colaborando con las administraciones públicas y los organismos reguladores para encontrar soluciones a estos retos, con el fin de apoyar la consecución de los objetivos de sostenibilidad del sector.

Comprometidos con nuestros empleados

Todas nuestras actividades, desde el servicio al cliente hasta las operaciones y las funciones de apoyo, son realizadas por nuestro excelente y comprometido personal. Durante el año, aumentamos nuestra plantilla a 75.786 empleados a medida que crecía el negocio.

Tenemos un compromiso con el apoyo a nuestros empleados a lo largo de su carrera profesional en IAG. Apoyamos las primeras etapas de la carrera profesional a través de programas para graduados y de aprendizaje. Nuestras academias de formación de pilotos en Aer Lingus, British Airways e Iberia ofrecen formación financiada a una nueva promoción cada año, lo que contribuye a garantizar que nuestras aerolíneas cuenten con una cantera de nuevos pilotos bien formados, además de hacer que esta profesión sea más accesible.

Estamos comprometidos con un lugar de trabajo inclusivo y solidario. Valoramos la diversidad de ideas, perspectivas y experiencias y nos esforzamos constantemente por encontrar al mejor talento.

Nuestros líderes desempeñan un papel fundamental en el impulso de la cultura y la transformación, y seguimos invirtiendo en talento, liderazgo y sucesión.

Seguimos trabajando para alcanzar acuerdos salariales sostenibles que beneficien a todos. Varios acuerdos ponen en consonancia los salarios con los resultados de los clientes y de la productividad, y me complace que ya hayamos puesto en marcha planes de participación accionarial para los empleados en España y que tengamos previsto poner en marcha planes similares en el Reino Unido e Irlanda en 2026, lo que permitirá a todos los compañeros compartir el éxito continuo de nuestro negocio.

Entorno regulatorio

Seguimos enfrentándonos a retos externos en nuestro entorno operativo y regulatorio.

La situación del control del tráfico aéreo ("ATC", por sus siglas en inglés) en Europa sigue siendo difícil, como consecuencia del cierre de espacios aéreos debido a conflictos, problemas de personal e interrupciones meteorológicas. Aunque 2025 fue ligeramente mejor que 2024, esta cuestión sigue afectando a nuestros clientes y supone un obstáculo continuo para el sector de las aerolíneas en términos de costes. La reforma estructural, a través de la iniciativa del Cielo Único Europeo (*Single European Skies*) impulsada por la UE, sigue estando tan lejos como siempre.

En enero de 2025, el Gobierno del Reino Unido confirmó su apoyo a la construcción de una tercera pista en Londres Heathrow. IAG respalda este compromiso con el crecimiento, pero el coste debe ser mucho menor para garantizar que Londres Heathrow siga siendo competitivo a nivel mundial. Estamos trabajando con el Gobierno, el organismo regulador del Reino Unido y otros grupos de interés para garantizar que el entorno en el que operamos favorezca el crecimiento económico, sea asequible y mejore los estándares de servicio.

Perspectivas de negocio

Estamos en una posición favorable para 2026.

Las perspectivas para las tendencias de viaje siguen siendo favorables, especialmente en nuestros mercados principales. Continuaremos ejecutando nuestra estrategia, con el apoyo de nuestro programa de transformación. Esto nos permitirá seguir generando un crecimiento de los beneficios con márgenes de primer nivel, así como un importante flujo de caja libre, que continuará ayudando a reforzar el balance a medida que aumentamos la inversión en inmovilizado. Continuaremos recompensando a los accionistas con un dividendo sostenible y tenemos planeado devolver un exceso de efectivo significativo a los accionistas, comenzando con los 1.500 millones de euros que se ejecutarán en los próximos 12 meses.

Estoy muy agradecido a nuestros empleados por su arduo trabajo, que ha permitido que el Grupo haya tenido otro año de éxitos en 2025, y confío en que 2026 será un año positivo.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

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

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

Medidas alternativas de rendimiento:

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

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

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	28.969	28.274	2,5 %	6.935	6.961	(0,4)%
Ingresos de carga	1.238	1.234	0,3 %	326	364	(10,4)%
Otros ingresos	3.006	2.592	16,0 %	718	722	(0,6)%
Ingresos totales	33.213	32.100	3,5 %	7.979	8.047	(0,8)%
Gastos de personal	6.586	6.356	3,6 %	1.695	1.841	(7,9)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	7.083	7.608	(6,9)%	1.686	1.740	(3,1)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.352	4.135	5,2 %	1.033	1.034	(0,1)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.487	2.405	3,4 %	592	563	5,2 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.850	2.729	4,4 %	598	725	(17,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	1.085	1.120	(3,1)%	232	300	(22,7)%
Gastos comerciales	1.127	1.082	4,2 %	329	241	36,5 %
Depreciación, amortización y deterioro	2.628	2.364	11,2 %	708	627	12,9 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	19	(14)	nm	18	(13)	nm
Diferencias de cambio	(28)	32	nm	(5)	28	nm
Gastos totales de explotación	28.189	27.817	1,3 %	6.886	7.086	(2,8)%
Beneficio de explotación	5.024	4.283	17,3 %	1.093	961	13,7 %
Gastos financieros	(861)	(917)	(6,1)%	(230)	(240)	(4,2)%
Ingresos financieros	279	404	(30,9)%	62	105	(41,0)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(201)	(237)	(15,2)%	(66)	(174)	(62,1)%
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	84	63	33,3 %	21	17	23,5 %
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	317	(127)	nm	(3)	(183)	(98,4)%
Otros (gastos)/ingresos no operativos	(137)	94	nm	13	122	(89,3)%
Gastos totales no operativos netos	(519)	(720)	(27,9)%	(203)	(353)	(42,5)%
Beneficio antes de impuestos	4.505	3.563	26,4 %	890	608	46,4 %
Impuestos	(1.163)	(831)	40,0 %	(251)	(216)	16,2 %
Beneficio después de impuestos	3.342	2.732	22,3 %	639	392	63,0 %

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Todas las cifras 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	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	28.969	28.274	2,5 %	6.935	6.961	(0,4)%
Ingresos de carga	1.238	1.234	0,3 %	326	364	(10,4)%
Otros ingresos	3.006	2.592	16,0 %	718	722	(0,6)%
Ingresos totales	33.213	32.100	3,5 %	7.979	8.047	(0,8)%
Gastos de personal	6.586	6.196	6,3 %	1.695	1.681	0,8 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	7.083	7.608	(6,9)%	1.686	1.740	(3,1)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.352	4.135	5,2 %	1.033	1.034	(0,1)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.487	2.405	3,4 %	592	563	5,2 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.850	2.729	4,4 %	598	725	(17,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	1.085	1.120	(3,1)%	232	300	(22,7)%
Gastos comerciales	1.127	1.082	4,2 %	329	241	36,5 %
Depreciación, amortización y deterioro	2.628	2.364	11,2 %	708	627	12,9 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	19	(14)	nm	18	(13)	nm
Diferencias de cambio	(28)	32	nm	(5)	28	nm
Gastos totales de explotación	28.189	27.657	1,9 %	6.886	6.926	(0,6)%
Beneficio de explotación	5.024	4.443	13,1 %	1.093	1.121	(2,5)%
Gastos financieros	(861)	(917)	(6,1)%	(230)	(240)	(4,2)%
Ingresos financieros	279	404	(30,9)%	62	105	(41,0)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(201)	(237)	(15,2)%	(66)	(174)	(62,1)%
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	84	63	33,3 %	21	17	23,5 %
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	317	(127)	nm	(3)	(183)	(98,4)%
Otros (gastos)/ingresos no operativos	(137)	144	nm	13	122	(89,3)%
Gastos totales no operativos netos	(519)	(670)	(22,5)%	(203)	(353)	(42,5)%
Beneficio antes de impuestos	4.505	3.773	19,4 %	890	768	15,9 %
Impuestos	(1.163)	(971)	19,8 %	(251)	(216)	16,2 %
Beneficio después de impuestos	3.342	2.802	19,3 %	639	552	15,8 %
Indicadores operativos	2025	2024	Incr./ (dism.)	2025	2024	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	351.435	343.253	2,4 %	85.848	84.320	1,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	300.814	296.877	1,3 %	73.066	72.181	1,2 %
Coeficiente de ocupación (%)	85,6	86,5	(0,9)ptos	85,1	85,6	(0,5)ptos
Número de pasajeros (miles)	121.560	122.047	(0,4)%	29.171	29.072	0,3 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	5.273	5.253	0,4 %	1.398	1.444	(3,2)%
Despegues	745.806	741.653	0,6 %	180.437	179.345	0,6 %
Horas bloque (horas)	2.328.601	2.276.790	2,3 %	566.463	554.838	2,1 %
Plantilla media	75.871	73.498	3,2 %	n/a	n/a	n/a
Aviones en servicio	627	601	4,3 %	n/a	n/a	n/a
Ingreso de pasajeros/PKT (céntimos de €)	9,63	9,52	1,1 %	9,49	9,64	(1,6)%
Ingreso de pasajeros/AKO (céntimos de €)	8,24	8,24	0,1 %	8,08	8,26	(2,1)%
Ingreso de carga/TKT (céntimos de €)	23,48	23,49	(0,1)%	23,32	25,21	(7,5)%
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	2,02	2,22	(9,1)%	1,96	2,06	(4,8)%
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	6,01	5,84	2,8 %	6,06	6,15	(1,5)%
Coste total/AKO (céntimos de €)	8,02	8,06	(0,4)%	8,02	8,21	(2,3)%

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - GRUPO

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Pasajeros transportados (miles)	121.560	122.047	(0,4) %	29.171	29.072	0,3 %
Atlántico Norte	13.381	13.447	(0,5) %	3.178	3.228	(1,5) %
Latinoamérica y Caribe	7.486	7.254	3,2 %	1.933	1.882	2,7 %
Europa	62.963	63.322	(0,6) %	14.619	14.507	0,8 %
Doméstico (España y Reino Unido)	29.754	30.196	(1,5) %	7.345	7.437	(1,2) %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	6.605	6.498	1,6 %	1.749	1.691	3,4 %
Asia-Pacífico	1.371	1.330	3,1 %	347	327	6,1 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	300.814	296.877	1,3 %	73.066	72.181	1,2 %
Atlántico Norte	89.090	89.587	(0,6) %	20.992	21.368	(1,8) %
Latinoamérica y Caribe	61.384	59.023	4,0 %	15.952	15.338	4,0 %
Europa	77.130	76.654	0,6 %	17.287	17.166	0,7 %
Doméstico (España y Reino Unido)	25.036	24.663	1,5 %	6.177	6.183	(0,1) %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	34.824	34.236	1,7 %	9.292	8.959	3,7 %
Asia-Pacífico	13.350	12.714	5,0 %	3.366	3.167	6,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	351.435	343.253	2,4 %	85.848	84.320	1,8 %
Atlántico Norte	106.752	105.304	1,4 %	25.218	25.176	0,2 %
Latinoamérica y Caribe	69.059	66.879	3,3 %	18.026	17.470	3,2 %
Europa	90.469	88.513	2,2 %	20.530	20.368	0,8 %
Doméstico (España y Reino Unido)	28.029	27.438	2,2 %	6.917	7.047	(1,8) %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	41.913	40.821	2,7 %	11.206	10.645	5,3 %
Asia-Pacífico	15.213	14.298	6,4 %	3.951	3.614	9,3 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	85,6	86,5	(0,9)	85,1	85,6	(0,5)
Atlántico Norte	83,5	85,1	(1,6)	83,2	84,9	(1,7)
Latinoamérica y Caribe	88,9	88,3	0,6	88,5	87,8	0,7
Europa	85,3	86,6	(1,3)	84,2	84,3	(0,1)
Doméstico (España y Reino Unido)	89,3	89,9	(0,6)	89,3	87,7	1,6
África, Oriente Medio y Sur de Asia	83,1	83,9	(0,8)	82,9	84,2	(1,3)
Asia-Pacífico	87,8	88,9	(1,1)	85,2	87,6	(2,4)
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	5.273	5.253	0,4 %	1.398	1.444	(3,2) %

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Aer Lingus						
Pasajeros transportados (miles)	11.339	11.018	2,9 %	2.545	2.521	1,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	27.681	26.317	5,2 %	6.271	6.205	1,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	34.848	32.676	6,6 %	8.338	8.034	3,8 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	79,4	80,5	(1,1)ptos	75,2	77,2	(2,0) ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	174	185	(5,9)%	49	53	(7,5)%
British Airways						
Pasajeros transportados (miles)	46.334	46.164	0,4 %	11.409	11.202	1,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	149.396	149.156	0,2 %	36.676	36.669	- %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	178.186	175.141	1,7 %	43.748	43.314	1,0 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	83,8	85,2	(1,4) ptos	83,8	84,7	(0,9) ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	3.762	3.814	(1,4)%	970	1.035	(6,3)%
Iberia						
Pasajeros transportados (miles)	24.805	25.859	(4,1)%	6.061	6.281	(3,5)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	76.645	75.408	1,6 %	19.008	18.681	1,8 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	86.540	85.792	0,9 %	21.467	21.268	0,9 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	88,6	87,9	0,7 ptos	88,5	87,8	0,7 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	1.289	1.204	7,1 %	366	341	7,3 %
LEVEL						
Pasajeros transportados (miles)	899	846	6,3 %	221	171	29,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	7.661	7.192	6,5 %	1.875	1.490	25,8 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	8.287	7.555	9,7 %	2.085	1.574	32,5 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	92,4	95,2	(2,8) ptos	89,9	94,7	(4,8) ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	48	50	(4,0)%	13	15	(13,3)%
Vueling						
Pasajeros transportados (miles)	38.183	38.160	0,1 %	8.935	8.897	0,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	39.431	38.804	1,6 %	9.236	9.136	1,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	43.574	42.089	3,5 %	10.210	10.130	0,8 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	90,5	92,2	(1,7) ptos	90,5	90,2	0,3 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Análisis financiero

Capacidad de IAG

En 2025, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados ("AKO"), aumentó un 2,4% frente a 2024. Este aumento de capacidad fue inferior al previsto a comienzos de año, ya que la menor disponibilidad de motores para la flota de largo radio provocó que hubiera un mayor número de aviones fuera de servicio.

Capacidad operada por región

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025	Proporción del total de AKO en 2025	AKO incr./ (dism.) vs. 2024	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) vs. 2024
Atlántico Norte	30,4 %	1,4 %	83,5	(1,6)ptos
Latinoamérica y el Caribe	19,7 %	3,3 %	88,9	0,6 pto
Europa	25,7 %	2,2 %	85,3	(1,3)ptos
Doméstico (España y Reino Unido)	8,0 %	2,2 %	89,3	(0,6)ptos
África, Oriente Medio y Sur de Asia	11,9 %	2,7 %	83,1	(0,8)ptos
Asia-Pacífico	4,3 %	6,4 %	87,8	(1,1)ptos
Total red	100,0 %	2,4 %	85,6	(0,9)ptos

Capacidad operada por aerolínea

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025	AKO incr./ (dism.) vs. 2024	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) vs. 2024
Aer Lingus	6,6 %	79,4	(1,1)ptos
British Airways	1,7 %	83,8	(1,4)ptos
Iberia	0,9 %	88,6	0,7 pto
LEVEL	9,7 %	92,4	(2,8)ptos
Vueling	3,5 %	90,5	(1,7)ptos
Grupo	2,4 %	85,6	(0,9)ptos

Atlántico Norte

El Atlántico Norte, en particular entre el Reino Unido y EE. UU., es uno de los mercados aéreos más grandes e importantes del mundo; IAG ocupa una posición sólida en este mercado, que es una de sus principales fuentes de beneficios. El Grupo aumentó su capacidad en el Atlántico Norte en un 1,4% en 2025. British Airways siguió consolidando su posición y amplió su servicio a Pittsburgh con vuelos diarios, además de aumentar las frecuencias de vuelos a destinos como Austin, Vancouver y Washington. Algunas de las rutas de British Airways en EE. UU. las operó American Airlines (una aerolínea socia dentro del *Atlantic Joint Business*), debido a problemas de disponibilidad de motores en la flota de Boeing 787 de British Airways. Iberia y Aer Lingus comenzaron a utilizar sus nuevos Airbus A321XLR en vuelos a la región. Iberia aumentó los vuelos a Boston, amplió los vuelos a Washington a todo el año y comenzó a operar vuelos con aviones A330 a Orlando. Aer Lingus puso en marcha servicios a ciudades secundarias de EE. UU., como Nashville e Indianápolis. LEVEL se benefició de un año completo de vuelos a Miami, que fue una nueva ruta en 2024. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región bajó 1,6 puntos con respecto a 2024, hasta situarse en el 83,5%.

Latinoamérica y el Caribe (LACAR)

La otra fuente principal de beneficios de IAG en las rutas de largo radio es Latinoamérica y el Caribe. Latinoamérica es un mercado en fuerte crecimiento debido al aumento de la inversión económica, la migración y los viajes de ocio entre Latinoamérica y Europa, e Iberia ocupa una posición sólida en este mercado. El Caribe es un mercado de ocio rentable, especialmente para British Airways. El Grupo aumentó su capacidad en la región de LACAR en un 3,3% en 2025. Iberia aumentó las frecuencias de sus rutas principales, con hasta tres vuelos diarios a Buenos Aires y hasta dos vuelos diarios a São Paulo. Iberia también comenzó a operar vuelos con aviones A321XLR a Recife (Brasil) en diciembre. Los

vuelos a Venezuela se suspendieron a partir de noviembre, siguiendo la recomendación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España. Sin embargo, Venezuela solo representaba aproximadamente el 2% de la capacidad de Iberia en la región de LACAR. LEVEL aumentó sus vuelos a Buenos Aires y Santiago de Chile. British Airways reequilibró sus vuelos en la región, aumentando la capacidad a Antigua, Cancún y Santa Lucía, mientras que redujo la capacidad a Aruba, Santiago de Chile y Tobago. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región, del 88,9%, aumentó 0,6 puntos con respecto a 2024.

Europa

La capacidad del Grupo en Europa fue un 2,2% superior a la de 2024, con una fuerte demanda de los viajes de ocio. Las aerolíneas del Grupo ajustaron sus vuelos en toda la región para adaptarse a la demanda de los clientes. British Airways aumentó su capacidad a destinos como Florencia, Milán, Roma y Creta, y reanudó los servicios desde el aeropuerto de Londres City a Madrid en diciembre. Aer Lingus mantuvo las rutas de ocio que había lanzado en 2024, como Malta y Sevilla, y amplió sus servicios a destinos europeos soleados como Lanzarote y Tenerife. Los cambios de Vueling incluyeron un aumento de los vuelos a Londres desde Alicante, Málaga y Sevilla. Iberia aumentó los vuelos a Ámsterdam, Nápoles y Roma, al tiempo que redujo ligeramente la capacidad global a Europa debido a los problemas operativos a los que se enfrenta actualmente el sector con los motores de nueva generación de fuselaje estrecho. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región descendió 1,3 puntos con respecto a 2024, hasta situarse en el 85,3%.

Doméstico

La capacidad y el número de pasajeros en los mercados domésticos de IAG, que se encuentran principalmente en la península ibérica y en las Islas Canarias y Baleares, siguieron aumentando en general, un 2,2% más que en 2024, impulsados por Vueling, debido a un aumento de los vuelos desde la península ibérica a las Islas Canarias. Al igual que en la región de Europa, Iberia redujo su capacidad debido a problemas con los motores de los aviones de fuselaje estrecho de nueva generación, aunque las repercusiones para los clientes se atenuaron en parte gracias al aumento de los vuelos de su socio de franquicia, Air Nostrum. El coeficiente de ocupación de pasajeros se mantuvo elevado durante todo el año, en un 89,3%, lo que supone un descenso de 0,6 puntos con respecto al año anterior.

África, Oriente Medio y Sur de Asia (AMESA)

La capacidad a esta región aumentó un 2,7% con respecto a 2024. British Airways incrementó sus vuelos a Amán, Deli, Yeda y Johannesburgo, al tiempo que redujo la capacidad hacia Abu Dabi, Baréin, Doha y Kuwait. British Airways e Iberia reanudaron sus vuelos a Tel Aviv en octubre. Los otros cambios importantes en la capacidad hacia la región fueron debido a Vueling, que aumentó sus vuelos desde Barcelona a Estambul y Marruecos, al tiempo que redujo los vuelos desde París a Marruecos. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región descendió 0,8 puntos con respecto a 2024, hasta situarse en el 83,1%.

Asia-Pacífico

British Airways es la principal aerolínea del Grupo en la región, aunque su capacidad en Asia-Pacífico sigue siendo inferior a la de 2019 debido a la escasez de aviones de largo radio. British Airways añadió Bangkok a finales de 2024 y reanudó los vuelos a Kuala Lumpur en verano, lo que compensó las reducciones previstas en la capacidad a Pekín y Hong Kong, que se llevaron a cabo para reforzar la resiliencia en otras partes de su red. Iberia reanudó su ruta a Tokio en octubre de 2024, por lo que el crecimiento de la capacidad en la región también incluyó la ventaja de un año completo de vuelos de Iberia a Japón en 2025. Los aumentos netos durante 2025 dieron lugar a una capacidad un 6,4% superior a la de 2024, con un coeficiente de ocupación de pasajeros de la región que descendió 1,1 puntos con respecto a 2024, hasta situarse en el 87,8%.

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 el principio de empresa en funcionamiento"), el Consejo ha considerado el impacto de un escenario y unas sensibilidades pesimistas graves, pero plausibles, así como las necesidades de financiación de aviones. En consecuencia, los Consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, siguen acogiendo al principio de empresa en funcionamiento.

Resumen

El contexto general del año se vio favorecido por el descenso de los precios del combustible, con una caída de los precios en los mercados de materias primas de alrededor del 11% con respecto a 2024, junto con un efecto favorable en los tipos de cambio, con una devaluación del dólar estadounidense de aproximadamente un 3% a lo largo del año. La primera mitad del año estuvo marcada por cierta incertidumbre como consecuencia de la amenaza y la posterior imposición de determinados aranceles por parte de EE. UU. Los problemas geopolíticos se manifestaron a lo largo de todo el año en algunas regiones. A pesar de estos retos, la demanda de viajes se mantuvo sólida en general y algunas áreas de debilidad, como los viajes de ocio con puntos de venta en EE. UU. y los viajes intraeuropeos, especialmente en Europa central, se vieron compensadas con la demanda en otras áreas, como Latinoamérica y la región Doméstica española. La demanda de viajes premium se mantuvo fuerte. El transporte de carga se debilitó ligeramente en el segundo semestre del año, una vez que se normalizó el impacto de las perturbaciones en el mar Rojo, e IAG siguió aumentando otras fuentes de ingresos, como el negocio de mantenimiento, reparaciones y revisión ("MRO", por sus siglas en inglés) de Iberia e IAG Loyalty, que incluye British Airways Holidays.

El beneficio de explotación del Grupo correspondiente al ejercicio aumentó en 741 millones de euros, o el 17,3%, con respecto a 2024, debido a los mayores ingresos unitarios de pasajeros y a los menores costes unitarios del combustible, compensados en parte por un aumento de los costes unitarios excluido el combustible, como se explica más adelante. El aumento del beneficio de explotación incluye el efecto favorable de los tipos de cambio, que ascendió a 165 millones de euros en 2025, y de un gasto excepcional por reestructuración en 2024 de 160 millones de euros.

Beneficio del ejercicio

Resultados estatutarios Millones de euros	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	5.024	4.283	741
Beneficio antes de impuestos	4.505	3.563	942
Beneficio después de impuestos	3.342	2.732	610

Resumen de partidas excepcionales

El Grupo utiliza medidas alternativas de rendimiento ("MAR") para analizar los resultados subyacentes del negocio, excluidas las partidas excepcionales, que son aquellas que, en opinión del Consejo y de la dirección, deben consignarse por separado debido a su tamaño o incidencia para comprender el rendimiento financiero de la entidad.

No se registraron partidas excepcionales en 2025.

En 2024, el Grupo registró partidas excepcionales relacionadas con la reestructuración de empleados en la filial de servicios de handling en tierra de Iberia, la rescisión del acuerdo de compra de Air Europa y un ingreso neto relacionado con cambios en la legislación tributaria española, cuyo principal impacto fue el cambio en la proporción en que las pérdidas fiscales pueden utilizarse a partir de 2016.

A continuación se ofrece un resumen de las partidas excepcionales relativas a 2024, con más detalles en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Epígrafe de la Cuenta de resultados	Descripción de las partidas excepcionales	(Gasto)/ingreso en la Cuenta de resultados Millones de euros	
		2025	2024
Gastos de personal	Gastos de reestructuración de Iberia	-	(160)
Otros ingresos no operativos	Rescisión del acuerdo sobre Air Europa	-	(50)
Impuestos	Impuestos sobre partidas excepcionales	-	40
Impuestos	Cambios en la legislación tributaria española	-	100

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales

El Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 2025 de 5.024 millones de euros fue 581 millones de euros mejor que en 2024, impulsado por el aumento de la capacidad y unos mayores ingresos, netos de mayores gastos de explotación, como se detalla a continuación. El Beneficio después de impuestos y antes de partidas excepcionales fue de 3.342 millones de euros, 540 millones de euros superior al beneficio de 2024, que fue de 2.802 millones de euros.

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	5.024	4.443	581
Beneficio antes de impuestos	4.505	3.773	732
Beneficio después de impuestos	3.342	2.802	540

El margen de explotación antes de partidas excepcionales, del 15,1%, fue 1,3 puntos superior al de 2024 y se situó en el extremo superior del rango objetivo a medio plazo del Grupo, situado entre el 12% y el 15%.

Ingresos

Millones de euros	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Ingresos de pasajeros	28.969	2,5 %	695
Ingresos de carga	1.238	0,3 %	4
Otros ingresos	3.006	16,0 %	414
Ingresos totales	33.213	3,5 %	1.113

Los ingresos totales aumentaron 1.113 millones de euros con respecto a 2024, con un efecto adverso de los movimientos en los tipos de cambio de 359 millones de euros, debido al efecto adverso de las operaciones en divisas en los ingresos de 220 millones de euros y a la conversión de los resultados de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a euros, lo que dio lugar a una variación adversa de 139 millones de euros frente a 2024.

Ingresos de pasajeros

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025	AKO Incr./ (dism.) vs. 2024	Ingresos de pasajeros por AKO incr./ (dism.) vs. 2024 ¹
Atlántico Norte	1,4 %	(0,5)%
Latinoamérica y el Caribe	3,3 %	2,1 %
Europa	2,2 %	(2,8)%
Doméstico (España y Reino Unido)	2,2 %	- %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	2,7 %	(0,8)%
Asia-Pacífico	6,4 %	2,6 %
Total red	2,4 %	0,1 %

1 Los ingresos de pasajeros por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos entre los AKO. Para el análisis por regiones, los ingresos de pasajeros excluyen determinadas partidas que no se asignan directamente a nivel de ruta, incluidos los pagos o cobros por negocios conjuntos, las ganancias o pérdidas por coberturas de divisas, las compensaciones relacionadas con los reglamentos CE 261 y UK 261 y los ajustes de las hipótesis por billetes no utilizados.

El aumento de los Ingresos de pasajeros de 695 millones de euros, o un 2,5%, reflejó el incremento de la capacidad de pasajeros del 2,4%, con una demanda de viajes resiliente en los mercados principales de IAG, a pesar de cierta debilidad en algunas áreas con respecto al año anterior, especialmente en el segmento turista con punto de venta en EE. UU., junto con los viajes intraeuropeos, sobre todo en el tercer trimestre, aunque ambos mostraron una mejora en el cuarto trimestre.

El coeficiente de ocupación de pasajeros del año, del 85,6%, fue 0,9 puntos inferior al de 2024. Los *yields* de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por pasajero kilómetro transportado ("PKT"), fueron un 1,1% superiores a los de 2024. Los ingresos unitarios de pasajeros resultantes (ingresos de pasajeros por AKO) del ejercicio permanecieron prácticamente sin cambios frente a 2024, incluidos los efectos adversos de los tipos de cambio de 0,9 puntos.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 1.238 millones de euros, fueron un 0,3% superiores a los de 2024. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas ("TKT"), fueron un 0,4% superiores a los del ejercicio anterior. Los *yields* de carga, medidos como ingresos de carga por toneladas-kilómetro transportadas, fueron un 0,1% inferiores a los de 2024. En la primera mitad de 2025, los *yields* de mercado se mantuvieron en niveles elevados, impulsados por las perturbaciones en la cadena de suministro a nivel mundial y la fuerte demanda de los clientes, pero disminuyeron en términos interanuales en la segunda mitad, a medida que se normalizó el aumento de las tarifas relacionado con el mar Rojo. A pesar de la evolución de las tendencias del mercado, el Grupo mantuvo su enfoque en las rutas de alto *yield* y *premium*, logrando un crecimiento en regiones clave como Asia-Pacífico y África.

Otros ingresos

En general, para el ejercicio, la partida de Otros ingresos aumentó un 16,0%, o 414 millones de euros, en comparación con 2024, hasta los 3.006 millones de euros.

El negocio de MRO de Iberia registró un aumento de la actividad de mantenimiento de motores para aerolíneas de terceros, con unos ingresos por servicios de mantenimiento y revisión que aumentaron en 225 millones de euros hasta alcanzar los 1.045 millones de euros. El crecimiento se concentró en la primera mitad del año, ya que la actividad de terceros en la primera mitad de 2024 había sido menor de lo habitual. Los ingresos por handling en tierra, que reflejan principalmente la actividad de la filial de Iberia dedicada al handling en tierra, SOUTH, ascendieron a 191 millones de euros, 32 millones de euros más que en 2024.

Uno de los imperativos estratégicos del Grupo es impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital, y el crecimiento de IAG Loyalty es una prioridad particular. El impacto del crecimiento de IAG Loyalty contribuye tanto a los Ingresos de pasajeros de las aerolíneas como a la partida de Otros ingresos, a través tanto de la emisión como del canje de su moneda de fidelización, Avios. IAG Loyalty volvió a registrar otro ejercicio de fuerte crecimiento en el número de miembros que acumulan Avios, incluidos los derivados de su asociación a largo plazo con American Express, que se amplió durante el año. IAG Loyalty incluye British Airways Holidays; los ingresos por servicios de vacaciones y hoteles del Grupo aumentaron en 20 millones de euros hasta alcanzar los 1.010 millones de euros y otros ingresos de fidelización (dentro de los servicios de marca y marketing) aumentaron en 15 millones de euros, hasta alcanzar los 451 millones de euros.

Otros aspectos significativos de otros ingresos estuvieron relacionados principalmente con la venta de determinados activos de carbono, disponibles gracias a la inversión del Grupo en combustibles SAF por encima de los mandatos, y la venta de otros certificados de ahorro energético en España, generados por la compra de determinados aviones nuevos. Se espera que estos ingresos se moderen en los próximos años a medida que aumenten los requisitos en materia medioambiental.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación totales aumentaron de 27.817 millones de euros en 2024 a 28.189 millones de euros en 2025, lo que supone un incremento del 1,3%, como consecuencia del aumento del volumen de vuelos y del aumento de los costes unitarios excluido el combustible, que aumentaron un 2,8%, parcialmente compensados con la reducción de los costes unitarios del combustible.

El aumento de los costes unitarios excluido el combustible se vio afectado por los efectos favorables de los tipos de cambio, que ascendieron a 272 millones de euros, lo que representa 1,3 puntos de la variación; el beneficio de los tipos de cambio se vio compensado con un impacto adverso similar derivado de los costes generados por el aumento de otros ingresos del Grupo. El resto del crecimiento de los costes unitarios excluido el combustible se debió a lo siguiente: el aumento de los recursos destinados a la contratación, la formación y la posterior ejecución de la programación de vuelos más amplia en la temporada alta de verano, las inversiones en las operaciones de las aerolíneas y la experiencia del cliente y el efecto de los aumentos salariales y de los gastos asociados a proveedores. Estos gastos se vieron parcialmente atenuados por el impacto de las iniciativas de transformación e innovación del Grupo.

Gastos de personal

Millones de euros	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de personal	6.586	3,6 %	230
Gastos de personal por AKO, céntimos de € ¹	1,87	3,8 %	

1 La variación de Gastos de personal por AKO se calculó excluyendo la partida excepcional relacionada con la reestructuración de Iberia en 2024.

El aumento de los Gastos de personal de 230 millones de euros, o un 3,6% frente a 2024, refleja el aumento de la capacidad del Grupo y el consiguiente incremento del número de empleados, así como la inversión en las operaciones de las aerolíneas. La plantilla media del ejercicio fue de 75.871 empleados, lo que supone un aumento de 2.373 empleados, o un 3,2%, frente a 2024. Los buenos resultados de 2025 también dieron lugar a mayores pagos a los empleados en forma de incentivos y otros pagos relacionados con los resultados. El Grupo tenía acuerdos vigentes con prácticamente todos los grupos de empleados a finales de 2025. Los Gastos de personal en 2024 incluyeron un gasto extraordinario por reestructuración relacionado con la filial SOUTH de Iberia por valor de 160 millones de euros.

En términos unitarios por AKO, y excluyendo el efecto del gasto excepcional por reestructuración en la base de 2024, los Gastos de personal aumentaron un 3,8% respecto a 2024.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior (%)	Incr./((dism.) vs. año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión	7.083	(6,9)%	(525)
Gastos de combustible y derechos de emisión por AKO, céntimos de €	2,02	(9,1)%	

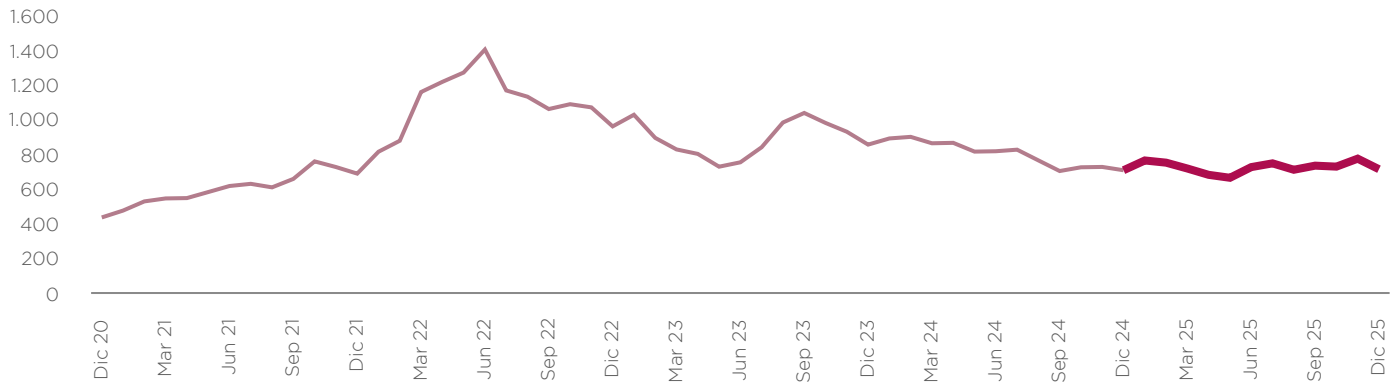
Los Gastos de combustible y derechos de emisión se redujeron en 525 millones de euros, o un 6,9% con respecto a 2024, debido a la bajada de los precios, compensada en parte por el incremento en los volúmenes de vuelos. Los movimientos de los tipos de cambio representaron 252 millones de euros de la reducción interanual, debido a la debilidad del dólar estadounidense. El precio efectivo del combustible del Grupo, neto de las coberturas del combustible

y las coberturas de divisas relacionadas, se redujo aproximadamente un 9% con respecto a 2024. El consumo y los gastos de combustible siguen beneficiándose de la inversión del Grupo en aviones de nueva generación.

Las primas pagadas por el uso de combustibles de aviación sostenibles (“SAF”, por sus siglas en inglés) se incluyen en los Gastos de combustible y derechos de emisión; en 2025, este gasto ascendió a 222 millones de euros, aproximadamente el doble que en 2024, ya que el Grupo aumentó su uso de combustibles SAF. El coste del cumplimiento de los distintos requisitos de comercio de emisiones y del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (“CORSIA”, por sus siglas en inglés) fue de 378 millones de euros, lo que supone un aumento de 77 millones de euros con respecto a 2024.

Los Gastos de combustible y derechos de emisión se redujeron un 9,1% en términos unitarios.

Tendencia del precio de combustible (dólares estadounidenses/tonelada métrica)



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 inesperadas en la demanda de viajes o la capacidad como a cambios materiales 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, y el uso de opciones de compra (*call options*) para una parte de la cobertura realizada. La política funciona sobre una base de tres años consecutivos, con coberturas de hasta el 75% de las necesidades previstas en el 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.

Consumo de combustible

El Grupo continuó beneficiándose de la reducción en el consumo de combustible, asociada a la inversión en nueva flota, con 24 aviones de nueva generación y más eficientes en el consumo de combustible entregados y puestos en servicio durante el año. Pese a la disminución en los coeficientes de ocupación de pasajeros frente a 2024, los cambios en la flota y el aumento del uso de combustibles SAF contribuyó a la reducción de la intensidad de emisiones de carbono, medida en gramos de CO₂ por pasajero kilómetro, que descendió un 0,7% con respecto a 2024. El combustible SAF representó el 3,3% del consumo de combustible del Grupo en 2025.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior (%)	Incr./((dism.) vs. año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.352	5,2 %	217
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.487	3,4 %	82
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.850	4,4 %	121
Propiedad, TI y otros gastos	1.085	(3,1)%	(35)
Gastos comerciales	1.127	4,2 %	45
Diferencias de tipos de cambio	(28)	nm	(60)
Total Gastos asociados a proveedores	11.873	3,2 %	370
Gastos asociados a proveedores por AKO, céntimos de €	3,38	0,8 %	

Los Gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 370 millones de euros, o un 3,2%, hasta alcanzar los 11.873 millones de euros, y el impacto de las iniciativas de transformación de costes del Grupo atenuó parcialmente los efectos de la inflación y los costes adicionales derivados de la inversión del Grupo en la experiencia del cliente y TI. Los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación incluyen los costes relacionados con el crecimiento de British Airways Holidays, y los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota incluyen los costes relacionados con el crecimiento de los ingresos por MRO de Iberia. El aumento de los gastos comerciales se debió a los vales para viajes futuros emitidos a los clientes de Iberia como consecuencia de incidencias en las operaciones durante el ejercicio.

El efecto total de los tipos de cambio en los Gastos asociados a proveedores fue favorable en 231 millones de euros con respecto a 2024, con un efecto favorable de las operaciones en divisas de 189 millones de euros (que incluye la variación favorable de las diferencias de tipos de cambio de 60 millones de euros indicada anteriormente), junto con un efecto favorable de la conversión de divisas de 42 millones de euros relacionado con la conversión de los gastos asociados a proveedores de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a euros.

En base unitaria por AKO, los Gastos asociados a proveedores aumentaron un 0,8% con respecto a 2024.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad engloban la Depreciación, amortización y deterioro del inmovilizado material y de los activos intangibles, incluidos los activos por derecho de uso, y la Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material.

Millones de euros	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	2.628	11,2 %	264
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	19	nm	(33)
Costes de propiedad totales	2.647	12,6 %	297
Costes de propiedad por AKO, céntimos de €	0,75	10,0 %	

El incremento de los Costes de propiedad con respecto a 2024 se debe principalmente al aumento de la flota de aviones del Grupo, vinculado al aumento de la capacidad y a la inversión en aviones nuevos y más eficientes en el consumo de combustible. Por otra parte, los costes se incrementaron debido a la depreciación relacionada con el mantenimiento de los aviones y las inversiones destinadas a mejorar la experiencia del cliente, como los nuevos asientos de las cabinas de *business*, las ofertas digitales y las salas VIP. La Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material fue de 19 millones de euros, lo que refleja la enajenación de aviones retirados del servicio y sus correspondientes piezas de repuesto. Los Costes de propiedad incluyen un efecto neto por tipos de cambio de 4 millones de euros.

En base unitaria por AKO, los Costes de propiedad aumentaron un 10,0% frente a 2024.

Flota de aviones

En 2025, la flota en servicio aumentó en 26 aviones: 38 entraron en servicio y 12 fueron retirados. Los aviones que entraron en servicio comprendían 24 de las 25 nuevas entregas de Airbus y Boeing, ocho aviones usados que se entregaron en 2024 pero que no comenzaron a volar para el Grupo hasta 2025, y otros seis aviones usados arrendados directamente a empresas de arrendamiento de aviones.

Número de flota

Número de aviones en servicio	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Corto radio	412	396	4,0 %
Largo radio	215	205	4,9 %
Total	627	601	4,3 %

Además de la flota en servicio, el Grupo contaba con otros nueve aviones fuera de servicio, de los cuales cinco estaban a la espera de enajenación o devolución a los arrendadores, así como un Airbus A321XLR de Iberia y tres Airbus A320ceo de Vueling que se entregaron en 2025, pero que a 31 de diciembre de 2025 aún no habían entrado en servicio.

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 ejercicio anterior. La conversión de divisas distintas al euro a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, fundamentalmente en libras esterlinas relacionados con British Airways e IAG Loyalty. Desde la perspectiva de las operaciones, 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 las operaciones en monedas extranjeras, pero no cubre el efecto de la conversión que realiza para presentar sus resultados en euros.

En términos globales, el beneficio de explotación antes de partidas excepcionales del Grupo mejoró en 165 millones de euros en 2025 debido a efectos favorables de los tipos de cambio, con una reducción de los ingresos de 359 millones de euros y una reducción de los gastos de explotación de 524 millones de euros.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

2025			
Millones de euros Favorable/(adverso)	Efecto de las conversiones	Efecto de las operaciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(139)	(220)	(359)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	98	426	524
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	(41)	206	165

2024			
Millones de euros Favorable/(adverso)	Efecto de las conversiones	Efecto de las operaciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	505	(242)	263
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(432)	106	(326)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	73	(136)	(63)

Los tipos de cambio del Grupo fueron los siguientes:

	2025	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Conversión: Balance de situación			
£ a €	1,14	1,21	(5,8)%
Conversión: Cuenta de resultados (media ponderada)			
£ a €	1,17	1,18	(0,8)%
Operaciones (media ponderada)			
£ a €	1,17	1,18	(0,8)%
€ a \$	1,14	1,09	4,6 %
£ a \$	1,33	1,28	3,9 %

Gastos no operativos netos totales

Los Gastos no operativos netos totales del ejercicio ascendieron a 519 millones de euros, frente a los 720 millones de euros de 2024.

Los Gastos financieros de 861 millones de euros fueron 56 millones de euros más bajos que en 2024, debido a las amortizaciones de deuda realizadas en la segunda mitad de 2024 y las amortizaciones de bonos a principios de 2025. Los Ingresos financieros, de 279 millones de euros, disminuyeron con respecto a los 404 millones de euros de 2024, lo que refleja la reducción progresiva de los tipos de interés desde la mitad de 2024. La Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros de 201 millones de euros refleja principalmente el incremento en el valor razonable de los bonos convertibles de IAG de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, que aumentó en consonancia con los buenos resultados de la cotización de las acciones del Grupo durante el año. El Ingreso neto por conversión de moneda extranjera ascendió a 317 millones de euros en 2025 frente a un gasto de 127 millones de euros en 2024, lo que refleja principalmente el debilitamiento del dólar estadounidense en 2025 frente al fortalecimiento en 2024. La partida de Otros gastos no operativos de 137 millones de euros en 2025 (2024: ingresos de 94 millones de euros) representaba principalmente las ganancias o pérdidas netas de los contratos de derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el Beneficio del ejercicio fue de 1.163 millones de euros (2024: gasto fiscal de 831 millones de euros) y el tipo impositivo efectivo fue del 25,8% (2024: 23,3%).

La mayor parte de las actividades del Grupo está sujeta a impuestos en los países donde se realizan las actividades principales: en España, el Reino Unido e Irlanda, que tienen tipos estatutarios del impuesto sobre sociedades del 25%, 25% y 12,5% respectivamente para 2025. El tipo impositivo efectivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades, ajustado por los impuestos complementarios domésticos, a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo esperado sea del 24% para el ejercicio.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 26% y el tipo impositivo previsto del 24% se debe principalmente a los impuestos en España sobre los dividendos intragrupo, compensados parcialmente por el reconocimiento de activos fiscales en ejercicios anteriores.

El Beneficio después de impuestos del ejercicio fue de 3.342 millones de euros (2024: 2.732 millones de euros).

IVA de IAG Loyalty

Como ya se informó anteriormente, a partir de 2022 y para los periodos que comienzan en marzo de 2018, la Agencia tributaria británica ("HMRC", por sus siglas en inglés) en el Reino Unido llevó a cabo una revisión de la contabilidad del IVA adecuada que debe aplicar IAG Loyalty y la validez de un dictamen histórico (el "Dictamen") emitido por la HMRC al Grupo. El 29 de octubre de 2024, la HMRC emitió una decisión en la que afirmaba que el IVA se paga al tipo estándar del 20% en la emisión de Avios, en contraposición al enfoque histórico de contabilizar el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, que en su gran mayoría son vuelos con un tipo cero.

Durante 2025, el Grupo presentó alegaciones sobre este asunto ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido, con una vista prevista para el cuarto trimestre de 2026 y una decisión del Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) prevista para 2027. Para llevar el caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), sin admitir responsabilidad alguna, el Grupo pagó a la HMRC, por los periodos anteriores a su decisión y una vez deducidas las cantidades recuperadas en concepto de IVA soportado por algunas de sus filiales, un importe de 507 millones de euros, que se espera que sea reembolsado si el asunto se resuelve a favor del Grupo. En consecuencia, estos importes se han registrado como activos no corrientes en el Balance de situación.

Además, durante 2025, el Grupo solicitó al Tribunal Superior del Reino Unido una revisión judicial para determinar si IAG Loyalty tenía una expectativa legítima de poder basarse en el Dictamen. El 6 de enero de 2026, el Tribunal Superior del Reino Unido aprobó la solicitud de IAG Loyalty de aplazar el proceso de revisión judicial hasta después de la conclusión del proceso del Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) y de cualquier apelación posterior.

En el caso de los pagos realizados a la HMRC por 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 tras la emisión de los Avios y, posteriormente, en los Ingresos de pasajeros y en la partida de Otros ingresos de la Cuenta de resultados cuando se canjean los Avios. Estos pagos ascienden a 89 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y se han registrado 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 31 de diciembre de 2025, y hasta la fecha del presente informe, que el activo no corriente de 507 millones de euros, reconocido como resultado del pago a la HMRC, es recuperable.

En la nota 10 de los estados financieros consolidados se puede encontrar más información sobre cuestiones fiscales, incluido el asunto sobre IAG Loyalty.

Resultados de explotación de las compañías operadoras de aerolíneas

	Aer Lingus Millones de euros		British Airways Millones de libras esterlinas		Iberia ¹ Millones de euros		Vueling Millones de euros	
	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior
Estatutaria								
Ingresos de pasajeros	2.454	150	13.722	256	6.126	264	3.235	(9)
Ingresos de carga	50	(5)	788	(1)	320	15	-	-
Otros ingresos	25	8	169	16	1.639	264	29	12
Ingresos totales	2.529	153	14.679	271	8.085	543	3.264	3
Gastos de combustible y derechos de emisión	628	(10)	3.403	(273)	1.476	(135)	856	(39)
Gastos de personal	551	37	3.142	271	1.486	(132)	460	33
Gastos asociados a proveedores	871	16	4.677	(2)	3.255	270	1.257	(3)
Costes de propiedad ²	197	33	1.227	93	555	94	298	19
Beneficio de explotación	282	77	2.230	182	1.313	446	393	(7)
Margen de explotación	11,1%	2,5 pts	15,2%	1,0 pts	16,2%	4,7 pts	12,0%	(0,3)pts
Medidas alternativas de rendimiento ³								
Ingresos de pasajeros	2.454	150	13.722	256	6.126	264	3.235	(9)
Ingresos de carga	50	(5)	788	(1)	320	15	-	-
Otros ingresos	25	8	169	16	1.639	264	29	12
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	2.529	153	14.679	271	8.085	543	3.264	3
Gastos de combustible y derechos de emisión	628	(10)	3.403	(273)	1.476	(135)	856	(39)
Gastos de personal	551	37	3.142	271	1.486	28	460	33
Gastos asociados a proveedores	871	16	4.677	(2)	3.255	270	1.257	(3)
Costes de propiedad ²	197	33	1.227	93	555	94	298	19
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	282	77	2.230	182	1.313	286	393	(7)
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	11,1%	2,5 pts	15,2%	1,0 pts	16,2%	2,6 pts	12,0%	(0,3)pts

1 Las cifras de Iberia de la tabla anterior se presentan según al mismo criterio que la nota 5 de los estados financieros consolidados y excluyen a LEVEL España.
2 Los costes de propiedad reflejan la Depreciación, amortización y deterioro y la Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material.
3 En la sección de Medidas alternativas de rendimiento se ofrece más información.

Análisis por compañía operadora

Los factores principales del aumento del beneficio de explotación del Grupo en 2025 fueron Iberia y British Airways, que registraron una mejora del beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 286 millones de euros y 182 millones de libras esterlinas, respectivamente, debido a los buenos resultados en sus mercados principales y los beneficios derivados de la bajada del precio del combustible y del efecto favorable de los tipos de cambio. El aumento de los gastos asociados a proveedores en Iberia refleja el crecimiento de su negocio de mantenimiento, junto con el aumento de los gastos comerciales relacionados con los vales para viajes futuros emitidos a los clientes en un contexto de perturbaciones de las operaciones durante el año. Aer Lingus aumentó su beneficio de explotación en 77 millones de euros, a pesar de la competencia adicional en las rutas desde EE. UU. y Dublín; el ejercicio anterior se vio afectado negativamente por las huelgas del verano de 2024. Vueling logró mantener su beneficio de explotación y su margen de explotación prácticamente en los mismos niveles que el año anterior, gracias a la solidez del mercado nacional español, que compensó cierta debilidad en los viajes europeos durante el verano, especialmente en Europa Central.

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales

IAG Loyalty, que incluye British Airways Holidays, siguió registrando un crecimiento de dos dígitos en su beneficio de explotación, que aumentó en 49 millones de libras esterlinas hasta alcanzar los 469 millones de libras esterlinas (548 millones de euros) en 2025, debido al crecimiento de sus flujos de ingresos de socios no aéreos, así como por beneficiarse de los sólidos resultados de las aerolíneas del Grupo.

	2025	2024
Aer Lingus (millones de euros)	282	205
British Airways (millones de libras esterlinas)	2.230	2.048
Iberia (millones de euros)	1.313	1.027
Vueling (millones de euros)	393	400
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas)	469	420

Flujo de caja libre y apalancamiento

El Grupo utiliza el Flujo de caja libre como una Medida alternativa de rendimiento. El Flujo de caja libre se define como los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación menos la Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles. Véase la sección Medidas alternativas de rendimiento para obtener más información.

Millones de euros	2025	2024	Variación
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	6.588	6.372	216
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(3.442)	(2.816)	(626)
Flujo de caja libre	3.146	3.556	(410)

En 2025, el Flujo de caja libre fue de 3.146 millones de euros, lo que supone un descenso de 410 millones de euros con respecto a 2024, debido principalmente al impacto del aumento previsto de las inversiones en inmovilizado.

La sólida generación de flujos de efectivo del Grupo respaldó los dividendos y las recompras de acciones del Grupo, que se detallan más adelante, junto con una reducción de la deuda neta, que también se benefició de la debilidad del dólar estadounidense (ya que la mayor parte de la deuda relacionada con aviones está denominada en dólares estadounidenses). A 31 de diciembre de 2025, el apalancamiento neto, medido como la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales, se había reducido a 0,8 veces, lo que reforzó aún más el balance de IAG y proporcionó flexibilidad para el futuro.

Durante 2025, el Grupo también redujo conscientemente su deuda bruta y sus saldos de efectivo, optando por reembolsar los bonos antes de su vencimiento previsto y decidiendo financiar solo alrededor de un tercio de sus nuevas entregas de aviones. El apalancamiento bruto, medido como la deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales, se redujo a 1,9 veces, frente a 2,5 veces a 31 de diciembre de 2024.

Extracto del Estado de flujos de efectivo

Millones de euros	2025	2024	Variación
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	6.588	6.372	216
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(2.769)	(2.502)	(267)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(4.413)	(1.175)	(3.238)
Efectivo y activos líquidos equivalentes al cierre del ejercicio	7.421	8.189	(768)
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	898	1.639	(741)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	8.319	9.828	(1.509)

Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Millones de euros	2025	2024	Variación
Beneficio de explotación	5.024	4.283	741
Depreciación, amortización y deterioro	2.628	2.364	264
(Disminución)/aumento en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono)	(56)	282	(338)
Compra de activos relacionados con el carbono neta de la variación de las obligaciones relacionadas con el carbono	(118)	62	(180)
Pago a la HMRC para la apelación del IVA de IAG Loyalty	(442)	-	(442)
Intereses pagados	(666)	(764)	98
Intereses percibidos	280	367	(87)
Impuestos pagados	(488)	(245)	(243)
Variación del capital circulante	550	(82)	632
Otros movimientos de efectivo de explotación	(124)	105	(229)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	6.588	6.372	216

El Beneficio de explotación, los Costes de propiedad, el pago del IVA a la HMRC y los intereses se explican en otra sección de este informe. El movimiento en las provisiones se ve afectado por la provisión de 160 millones de euros para la reestructuración de la filial de handling en tierra de Iberia en 2024. Las compras de activos relacionados con el carbono fueron superiores a las provisiones, a medida que el Grupo se preparaba para la eliminación de los derechos de emisión gratuitos de los RCDE en 2026.

El impuesto en efectivo en 2025 fue mayor, debido en gran medida al aumento de la rentabilidad del Grupo y a que el año anterior se benefició de una devolución puntual relacionada con los cambios en la legislación fiscal española. El impuesto en efectivo sigue beneficiándose de las pérdidas acumuladas y de las desgravaciones fiscales en el Reino Unido.

La evolución positiva del capital circulante incluye el impacto de la renovación del contrato de IAG Loyalty con American Express.

Otros movimientos de explotación fueron adversos, lo que refleja los movimientos no relacionados con el efectivo de las diferencias de tipos de cambio no realizadas por la conversión de las partidas de explotación del balance de situación, las diferencias temporarias y otros movimientos relacionados con instrumentos financieros, junto con el impacto de los pagos basados en acciones liquidados mediante instrumentos de patrimonio.

Flujos de efectivo de las actividades de inversión

Millones de euros	2025	2024	Variación
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(3.442)	(2.816)	(626)
Venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones	27	584	(557)
Disminución/(aumento) en otros depósitos remunerados a corto plazo	712	(215)	927
Pago por rescisión del contrato con Air Europa Holdings	-	(50)	50
Otros movimientos de inversión	(66)	(5)	(61)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(2.769)	(2.502)	(267)

Inversión en inmovilizado

En 2025, el Grupo continuó invirtiendo en la sustitución y el crecimiento de sus flotas de aviones, productos y servicios a clientes e infraestructura y aplicaciones de TI. La inversión en inmovilizado, medida como la Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles del Estado de flujos de efectivo, fue de 3.442 millones de euros, frente a los 2.816 millones de euros de 2024, con un incremento de 626 millones de euros debido principalmente al aumento de los pagos anticipados previos a las entregas futuras, así como a las inversiones adicionales en la modernización de los aviones con nuevos interiores de cabina y a la inversión en la mejora de la conectividad a través de Starlink. También se realizaron inversiones adicionales en otro inmovilizado material, incluidas la adquisición del hangar y de las instalaciones de mantenimiento en Gatwick y la inversión en salas VIP y en TI, que incluye activos de software registrados en Activos intangibles, ya que el Grupo sigue invirtiendo en su oferta de productos para los clientes, su parque informático y sus proyectos de transformación.

Millones de euros	2025	2024
Inmovilizado material: flota	2.506	2.035
Inmovilizado material: otro	404	296
Activos intangibles	532	485
Total	3.442	2.816

En 2025, el Grupo recibió 25 aviones nuevos de Airbus y Boeing: 13 para British Airways, 7 para Iberia y 5 para Aer Lingus. El Grupo también recibió nueve aviones Airbus A320ceo usados directamente de los arrendadores de aviones para Vueling, en parte para cubrir los requisitos adicionales de mantenimiento de aviones relacionados con el problema de los motores “GTF” de Pratt & Whitney.

Entregas de aviones	2025	2024
Familia Airbus A320neo	14	10
Airbus A321XLR	9	3
Airbus A350	1	2
Boeing 787-10	1	4
Subtotal de entregas de los fabricantes	25	19
Airbus A330	-	1
Airbus A320ceo	9	14
Subtotal de entregas de los arrendadores	9	15
Total	34	34

Compromisos de inversión en inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada a 31 de diciembre de 2025 ascendía a 20.248 millones de euros (2024: 12.634 millones de euros). El aumento con respecto a 2024 se debió principalmente al impacto de los pedidos adicionales de aviones que se describen a continuación, netos del impacto de los aviones entregados en 2025 y del tipo de cambio favorable, debido al debilitamiento del dólar estadounidense a lo largo del año (ya que la mayoría de estos compromisos están denominados en dólares estadounidenses).

El Grupo tiene ciertos derechos de cancelación de compromisos en caso de retrasos significativos en las entregas de aviones causados por los fabricantes de aviones. A 31 de diciembre de 2025 no se había ejercido ningún derecho de este tipo.

Pedidos de aviones

Durante 2025, el Grupo ejerció opciones sobre seis aviones Airbus A350-900 para Iberia, junto con seis aviones Airbus A350-1000 y seis aviones Boeing 777-9 para British Airways. El Grupo realizó nuevos pedidos de otros 53 aviones de fuselaje ancho: 21 aviones Airbus A330-900neo, que pueden ser utilizados por Aer Lingus, Iberia o LEVEL; y 32 aviones Boeing 787-10 para British Airways, 15 de los cuales representaban opciones ejercidas.

Estos pedidos se utilizarán para la renovación y ampliación de la flota y forman parte de la inversión continua del Grupo en aviones nuevos y modernos con el fin de impulsar la eficiencia operativa, reducir las emisiones y mejorar los productos a bordo para los clientes. Los aviones objeto de estos pedidos se entregarán entre 2028 y 2033.

Entregas de aviones futuras a 31 de diciembre	2025	2024
Airbus A320ceo	-	7
Familia Airbus A320neo	68	82
Airbus A321XLR	2	11
Airbus A330-900	21	-
Airbus A350	14	3
Boeing 737	50	50
Boeing 777-9	24	18
Boeing 787-10	38	7
Total	217	178

Además de los compromisos de entregas futuras indicados anteriormente, a 31 de diciembre de 2025, el Grupo tenía opciones para adquirir otros 195 aviones de Airbus y Boeing.

Financiación y deuda

IAG tiene un enfoque disciplinado en cuanto a la asignación de capital, diseñado para maximizar la creación de valor para los accionistas a largo plazo. Esto garantiza que equilibremos las necesidades de todas las partes interesadas: nuestros clientes, nuestros empleados y nuestros inversores.

Una base financiera sólida es esencial para cualquier negocio. Al tratarse de un negocio relativamente cíclico, nuestra prioridad principal en la asignación de capital es mantener un balance sólido. Las calificaciones crediticias actuales del Grupo (a 26 de febrero de 2026) son todas 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: S&P BBB (perspectiva estable), Moody's Baa2 (perspectiva estable) y Fitch BBB (perspectiva estable).

Deuda y apalancamiento

El Grupo supervisa el apalancamiento utilizando la Deuda neta/ EBITDA antes de partidas excepcionales, además de seguir de cerca las medidas utilizadas por las agencias de calificación crediticia, incluidas las basadas en el total de préstamos (deuda bruta).

En 2019, el Grupo estableció un objetivo de deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales inferior a 1,8 veces, lo que correspondía en términos generales a la calificación de grado de inversión de las agencias de calificación crediticia. En su *Capital Markets Day* en noviembre de 2023, el Grupo confirmó que este objetivo seguía siendo apropiado.

A 31 de diciembre de 2025, la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales se había reducido a 0,8 veces, en comparación con 1,1 veces a 31 de diciembre de 2024, lo que refleja la fuerte rentabilidad y la generación de efectivo relacionada.

Millones de euros	2025	2024	Incr./ (dism.)
Deuda total (deuda bruta)	14.267	17.345	(3.078)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	8.319	9.828	(1.509)
Deuda neta a 31 de diciembre	5.948	7.517	(1.569)
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	0,8	1,1	(0,3)
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,9	2,5	(0,6)

Movimientos en la deuda neta

La siguiente tabla muestra los principales factores que impulsaron la reducción de la deuda neta en 2025 y 2024.

Millones de euros	2025	2024
Deuda neta a 1 de enero	7.517	9.245
<i>Resumen de movimientos de efectivo en la deuda neta</i>		
Flujo de caja libre	(3.146)	(3.556)
Venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones	(27)	(584)
Adquisición de acciones propias	1.243	202
Dividendo pagado	471	149
Otros flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión	66	55
Liquidación de instrumentos financieros derivados	193	151
<i>Resumen de movimientos no monetarios en la deuda neta</i>		
Nuevos contratos de arrendamiento y modificaciones	543	988
Movimientos en el valor razonable de los bonos convertibles de IAG	213	280
Diferencias por cambio de divisa	(1.142)	558
Otros	17	29
Deuda neta a 31 de diciembre	5.948	7.517

Deuda

Durante 2025, el Grupo siguió reduciendo su deuda bruta al optar por amortizar anticipadamente determinados bonos antes de su vencimiento previsto, además de financiar solo alrededor de un tercio de sus entregas de nuevos aviones durante el año. La deuda bruta se redujo en 3.078 millones de euros, hasta situarse en 14.267 millones de euros a 31 de diciembre de 2025. La deuda bruta también se benefició del debilitamiento del dólar estadounidense, con un beneficio por los tipos de cambio de 1.345 millones de euros. La cotización de las acciones del Grupo tuvo un buen desempeño en 2025, con un aumento del 37% a lo largo del año; en consonancia con este aumento, el valor razonable de los bonos convertibles de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 aumentó en 213 millones de euros.

Flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	2025	2024	Variación
Fondos procedentes de deudas financieras	1.160	1.474	(314)
Amortización de deudas financieras	(2.322)	(410)	(1.912)
Amortización de pasivos por arrendamiento	(1.344)	(1.737)	393
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(193)	(151)	(42)
Adquisición de acciones propias	(1.243)	(202)	(1.041)
Dividendo pagado	(471)	(149)	(322)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(4.413)	(1.175)	(3.238)

Deuda de aviones

Se dispuso de financiación a largo plazo para nueve de los 25 nuevos aviones entregados durante 2025. Además, también se dispuso de financiación para tres aviones que se entregaron en 2024. Las 12 financiaciones de aviones se realizaron mediante arrendamientos financieros (registrados como pasivos por financiación de activos conforme a las NIIF), y los ingresos se muestran en la sección Fondos procedentes de deudas financieras más arriba.

El Grupo sigue teniendo alternativas atractivas para la financiación de aviones, que incluyen la retención de aviones nuevos libres de cargas, con el fin de equilibrar la combinación de deuda neta entre deuda bruta y efectivo.

La amortización de deudas financieras incluye el reembolso de los bonos que se describen más adelante y los reembolsos del principal correspondientes a aviones objeto de contratos de arrendamiento financiero celebrados a partir del 1 de enero de 2019, fecha a partir de la cual IAG adoptó la NIIF 16 "Arrendamientos". La amortización de pasivos por arrendamiento de 1.344 millones de euros incluye 370 millones de euros de amortizaciones de principal con respecto a arrendamientos financieros vigentes a 31 de diciembre de 2018 y contabilizados según la NIIF 16 como pasivos por arrendamiento. El saldo de 974 millones de euros incluye el elemento de principal de los pagos de arrendamiento operativo de aviones en el ejercicio, junto con otros pasivos por arrendamiento.

El Grupo celebra contratos de derivados para compensar los efectos del tipo de cambio relacionados con su deuda de aviones denominada en dólares estadounidenses, y los ingresos o pagos netos procedentes de dichos derivados se muestran en la Liquidación de instrumentos financieros derivados.

Deuda no relacionada con aviones

En enero de 2025, el Grupo decidió reembolsar parcialmente determinados bonos antes de su vencimiento previsto y amortizó un importe nominal de 277 millones de euros de sus bonos no garantizados de 2027 y 300 millones de euros de sus bonos no garantizados de 2029. En marzo de 2025, el Grupo reembolsó sus bonos no garantizados por valor de 500 millones de euros al vencimiento. En septiembre el Grupo también reembolsó otros 490 millones de euros de valor nominal de sus bonos no garantizados con vencimiento en 2027 y 2029; al mismo tiempo, el Grupo emitió nuevos bonos no garantizados por un total de 500 millones de euros con vencimiento en 2030.

A 31 de diciembre de 2025, la deuda general del Grupo, aparte de la deuda relacionada con la financiación de aviones, incluía 133 millones de euros del principal restante de sus bonos no garantizados con vencimiento en 2027; los bonos convertibles de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 (valor razonable a 31 de diciembre de 2025: 1.229 millones de euros); y los nuevos bonos de IAG por valor de 500 millones de euros, con vencimiento en 2030.

Patrimonio neto

No se amplió el patrimonio neto durante el ejercicio ni en 2024. En 2025, el Grupo canceló 244 millones de acciones adquiridas a través de programas de recompra de acciones, y se cancelarán más acciones en 2026, de acuerdo con dichos programas. Para obtener más información, véase la nota 31 de los estados financieros consolidados.

Dividendos y recompra de acciones

Durante 2025, el Grupo pagó un dividendo complementario correspondiente a 2024 de 0,06 euros por acción, junto con un dividendo a cuenta correspondiente a 2025 de 0,048 euros por acción, que se pagó en diciembre. En 2024, el Grupo pagó un dividendo a cuenta de 0,03 euros por acción. El Consejo ha propuesto un dividendo complementario para 2025 de 0.05 euros por acción que se pagará tras su aprobación en la Junta General de Accionistas de junio de 2026. El dividendo complementario propuesto supondrá un pago de dividendos correspondiente a 2025 de 448 millones de euros (en base al número de acciones elegibles a 31 de diciembre de 2025), frente a los 427 millones de euros correspondientes a 2024.

En noviembre de 2024, el Grupo llevó a cabo una recompra de acciones por valor de 350 millones de euros, que se completó a finales de febrero de 2025. En febrero de 2025, el Grupo anunció su intención de devolver hasta 1.000 millones de euros adicionales de exceso de capital a nuestros accionistas en un plazo máximo de hasta 12 meses. Durante el año se llevaron a cabo programas de recompra de acciones para respaldar esta devolución de capital, y a finales de noviembre se había ejecutado la totalidad de los 1.000 millones de euros. La adquisición de acciones propias por valor de 1.243 millones de euros también incluye 42 millones de euros para la adquisición de acciones propias en relación con diversos planes de incentivos para empleados y de ahorro en acciones.

En febrero de 2026, el Grupo anunció su intención de devolver otros 1.500 millones de euros del exceso de efectivo en los próximos 12 meses, comenzando con una recompra de acciones de 500 millones de euros que se completará antes de finales de mayo de 2026.

Efectivo

Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados

Millones de euros	2025	2024	Incr./ (dism.)
Aer Lingus ¹	694	567	127
British Airways	2.117	2.530	(413)
Iberia	1.758	2.069	(311)
Vueling	838	1.054	(216)
IAG Loyalty	1.348	1.134	214
IAG y otras empresas del Grupo	1.564	2.474	(910)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	8.319	9.828	(1.509)

1 A 31 de diciembre de 2025 Aer Lingus tenía 29 millones de euros de efectivo restringido (2024: 29 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses para obligaciones relacionadas con empleados.

Todas las compañías operadoras generaron un flujo de efectivo sólido y los cambios en sus saldos de efectivo se producen tras los reembolsos de préstamos intragrupo y los dividendos. La reducción del efectivo en IAG y otras compañías del Grupo refleja principalmente el reembolso de bonos que mantiene la sociedad matriz.

Liquidez

La liquidez total, medida como efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados de 8.319 millones de euros y líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas de 2.629 millones de euros, fue de 10.948 millones de euros a 31 de diciembre de 2025. Esto representó una disminución de 2.414 millones de euros frente a la liquidez total de 13.362 millones de euros a finales de 2024, debido a la menor generación de efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo del Grupo, vinculada al reembolso de bonos y a la financiación de aviones durante el año y a la consiguiente reducción del apalancamiento bruto descrito anteriormente, junto con una reducción de las líneas de financiación descrita a continuación.

Millones de euros	2025	2024	Movimiento
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	8.319	9.828	(1.509)
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	2.629	3.400	(771)
Líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas	-	134	(134)
Total	10.948	13.362	(2.414)

Líneas de liquidez

Las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas se componen principalmente de una línea de crédito renovable ("RCF", por sus siglas en inglés) garantizada a cinco años y vinculada a la sostenibilidad por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses (2.600 millones de euros), contratada en 2024 y a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de las cuales tiene límites independientes. La línea de crédito no se había dispuesto a 31 de diciembre de 2025. A 31 de diciembre de 2024, Aer Lingus disponía de una línea de crédito de 350 millones de euros con el Ireland Strategic Investment Fund ("ISIF"). Esta línea expiró en marzo de 2025 y no fue sustituida.

El Grupo también dispone de otras líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas, por un importe de 73 millones de euros, lo que eleva el total de las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2025 a 2.629 millones de euros (2024: 3.400 millones de euros), con una reducción respecto al 31 de diciembre de 2024 debido principalmente al vencimiento de la línea ISIF y al debilitamiento del dólar estadounidense con respecto a la línea RCF.

A 31 de diciembre de 2024, el Grupo tenía 134 millones de euros de líneas de financiación específicas para aviones concedidas que posteriormente se financiaron en 2025. A 31 de diciembre de 2025 no existía ninguna financiación específica para aviones concedida, ya que en esa fecha el Grupo ya había financiado los aviones que tenía previsto financiar en 2025. El Grupo tiene acceso a un número cada vez mayor de aviones libres de cargas, incluidos los 16 nuevos aviones que no se financiaron en 2025.

En total, el Grupo tenía 2.629 millones de euros de líneas de financiación generales, de descubierto y específicas para aviones concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2025 (2024: 3.534 millones de euros).

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. El Consejo de IAG supervisa el entorno de riesgos y desafía a la dirección en sus planes para abordar y adaptarse a los cambios que influyen o repercuten en el rendimiento del Grupo, incluyendo la volatilidad de los mercados financieros y las fricciones en los flujos comerciales, los riesgos geopolíticos y macroeconómicos, las amenazas cibernéticas, las perturbaciones en las operaciones y la cadena de suministro del Grupo, la inteligencia artificial (IA) y otras tecnologías emergentes que podrían transformar el negocio o la industria de la aviación. Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su entorno de riesgo, lo que incluye el seguimiento de los efectos comerciales y económicos, las consecuencias para los mercados y la demanda derivadas de la inflación o de las decisiones políticas gubernamentales que puedan reducir la confianza de los clientes en segmentos o mercados clave; los continuos acontecimientos geopolíticos y conflictos que aumentan la incertidumbre en los mercados, lo que podría restringir el acceso a los mismos y provocar movimientos significativos en los precios del combustible y los tipos de cambio; la resiliencia ante un entorno externo hostil y con crecientes amenazas cibernéticas, con el uso de técnicas sofisticadas, como la IA y la ingeniería social, para obtener acceso no autorizado a los sistemas y datos de las empresas del Grupo o sus cadenas de suministro; la resiliencia operativa, informática y técnica de sus aerolíneas, los planes de respuesta y las herramientas de gestión de interrupciones para adaptarse a acontecimientos imprevistos, como cierres o interrupciones del espacio aéreo, ciberataques o un aumento de las fricciones que afecten al flujo de mercancías y provoquen más retrasos en la cadena de suministro en las entregas y el mantenimiento de aviones, especialmente en lo que respecta a motores y componentes; el panorama de las relaciones laborales del Grupo; los planes de expansión de los aeropuertos de Londres, incluidos Heathrow y Gatwick; y la gestión de la base de costes y la aceleración del cambio transformacional. No se identificaron nuevos riesgos principales a través de los debates y evaluaciones de gestión de riesgos realizados durante el año. El Grupo sigue informando de 11 riesgos principales. El marco de ERM del Grupo seguirá adaptándose y evolucionando de acuerdo con las necesidades del negocio y de nuestros grupos de interés. Esto permite al Grupo y a sus negocios responder a los cambios en el entorno de riesgo externo y apoyar el ritmo y la escala de la transformación empresarial, en consonancia con la tolerancia al riesgo del Consejo.

Cuando se han necesitado medidas adicionales, el Consejo ha tenido en cuenta posibles mitigaciones y, cuando ha sido apropiado o factible, el Grupo ha implementado o confirmado planes que abordarían esos riesgos o los mantendrían dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo. De los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2024, dado el entorno actual, se describen a continuación los principales riesgos que siguen siendo un área clave de atención, debido a sus posibles implicaciones para el Grupo.

- *Terceros críticos en la cadena de suministro.* El sector de la aviación sigue viéndose afectado por las interrupciones en las cadenas de suministros globales, que ha repercutido en las entregas de nuevos aviones; la disponibilidad y fiabilidad de motores y componentes; la disponibilidad de recursos o la amenaza de huelgas en terceros críticos y servicios aeroportuarios; la resiliencia de los aeropuertos, en particular los de Londres, y su capacidad para adaptarse a un entorno de alta demanda con una creciente congestión aeroportuaria; y la capacidad y restricciones del ATC, especialmente dada la escasez de personal cualificado y los fenómenos meteorológicos. Las deficiencias en la producción de aviones y motores han provocado retrasos en toda la industria en las entregas de nueva flota y la falta de motores de repuesto. Los plazos de recuperación prolongados siguen afectando a la capacidad de las aerolíneas del Grupo para cumplir los horarios de vuelo según lo previsto. Además, la imposición de nuevos aranceles o el aumento de los aranceles básicos podría suponer una mayor presión sobre las cadenas de suministros globales, en particular para la producción de aviones y motores, o crear entornos de costes inflacionistas. El Grupo evalúa de forma proactiva la capacidad operativa de sus programas y sigue trabajando con todos los proveedores críticos para comprender cualquier posible interrupción en sus cadenas de suministros que pudiera afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes críticos o a la fiabilidad de servicios críticos, en particular servicios de aplicaciones y redes de terceros. El Grupo sigue cuestionando los aumentos injustificados de las tasas aeroportuarias o los planes de expansión ineficaces, especialmente en Londres Heathrow.
- *Datos y ciberseguridad.* Los riesgos derivados de las amenazas cibernéticas continúan, ya que los autores de estas amenazas tratan de explotar cualquier debilidad en las defensas, especialmente a través de la ingeniería social y los comportamientos humanos. La amenaza de ataques de *malware* a infraestructuras y servicios críticos sigue siendo elevada debido a las tensiones geopolíticas actuales y el Grupo está expuesto a autores de amenazas que tienen como objetivo a IAG, sus compañías operadoras y sus proveedores. El Grupo sigue mejorando su postura en materia de ciberseguridad, ya sea mediante importantes cambios transformadores en TI o herramientas de supervisión adicionales, y se centra en comprender mejor el riesgo que presentan sus proveedores. La aparición y el uso de la IA para mejorar las tácticas, técnicas y procedimientos (TTP) existentes, producir correos electrónicos de *phishing* y desplegar *malware* también ha acelerado los intentos de acceder a los sistemas y datos de las organizaciones y aumenta la amenaza y la escala de la ingeniería social o los ciberataques. El aumento de la digitalización y la integración con los proveedores podría incrementar el riesgo de impacto de las infracciones de terceros o de un ciberataque, incluido el acceso no autorizado a los sistemas del Grupo, la pérdida de datos o la corrupción de los mismos.
- *Entorno económico, político y regulatorio.* El riesgo geopolítico y la incertidumbre siguen siendo elevados y los acontecimientos macroeconómicos más amplios pueden seguir impulsando la volatilidad del mercado, lo que afectará a la demanda. El Grupo continúa vigilando las implicaciones para el comercio y cualquier imposición de aranceles básicos u otros aranceles que pueda alterar la confianza económica e impulsar la inflación de costes. El aumento de la regulación y la intervención política provocan un aumento de los costes y afectan a la capacidad de las aerolíneas para establecer la capacidad y los precios, lo que puede afectar a las fuentes de ingresos y al modelo de negocio del Grupo. El auge de los Gobiernos populistas y las políticas gubernamentales a nivel mundial conllevan un aumento del proteccionismo que podría dar lugar a una distorsión del mercado o de la competencia y a una tendencia a un mayor escrutinio por parte de los reguladores y las autoridades fiscales, lo que podría suponer cambios que aumenten los costes para las aerolíneas. Los conflictos en curso, las guerras, la inestabilidad política y el aumento de las tensiones siguen provocando restricciones del espacio aéreo y congestión de los flujos hacia Asia. El Grupo también tiene en cuenta las elecciones o los cambios en las políticas gubernamentales de mercados clave y las implicaciones para el comercio, la salud económica respectiva y la forma en que los gobiernos ven la industria de la aviación.
- *Resiliencia operativa y de TI.* La escasez en la cadena de suministro, las restricciones del espacio aéreo y del ATC, la disponibilidad de recursos con licencia y experiencia, incluidos ingenieros y pilotos, los conflictos laborales o huelgas, combinados con la escasez de disponibilidad de bienes en la cadena de suministro y la fragilidad y los retrasos en las entregas en la cadena de suministro, especialmente motores, y restricciones del espacio aéreo y del ATC, pueden afectar al entorno operativo y a la experiencia del cliente de las aerolíneas del Grupo. Esto aumenta los costes de funcionamiento de las operaciones para proporcionar una mayor resiliencia, además de afectar a los costes y operaciones de los negocios de los que depende el Grupo. Se han incorporado reservas y resiliencia adicionales en las redes de las aerolíneas. El Grupo continúa con su ambicioso programa de transformación de la infraestructura de TI para modernizar y digitalizar sus activos de TI. Depende de la resiliencia de sus sistemas y redes para los procesos clave de clientes y negocios y está expuesta a riesgos relacionados con el bajo rendimiento, la vulnerabilidad o el fallo de estos sistemas. Se han incorporado medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad operativa y la resiliencia en todos los planes de transición para la puesta en marcha de los cambios relacionados con los sistemas de TI, con el objetivo de minimizar las interrupciones no planificadas.

- *Personas, cultura y relaciones con los empleados.* Nuestro personal y su compromiso, su apetito cultural y su mentalidad de cambio son fundamentales para el rendimiento actual y el éxito futuro del Grupo. La escasez de personal técnico con licencia en el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo puede afectar a los plazos de entrega del mantenimiento, a menos que se puedan asegurar los niveles de recursos. Además, la entrada de pilotos en las aerolíneas del Grupo es fundamental para mantener la resiliencia de las operaciones y cumplir con los planes de crecimiento futuros. En todo el Grupo existen convenios colectivos con varios sindicatos. Cuando los acuerdos están abiertos y existe una amenaza de conflicto laboral, nuestras compañías operadoras entablan conversaciones con los sindicatos, así como con los Gobiernos y los tribunales laborales cuando procede, para abordar las preocupaciones que surgen en las negociaciones, gestionar las interrupciones a los clientes y permitir a las aerolíneas asegurar acuerdos colectivos y un crecimiento sostenibles.
- *Transformación, innovación e IA.* El Grupo sigue centrándose en su base de costes para compensar los aumentos de precios en la cadena de suministro, en particular los costes de los fabricantes de flotas y motores y los costes adicionales de resiliencia, a fin de garantizar que el Grupo esté bien preparado para cualquier otro contratiempo externo que pueda afectar a la industria de la aviación. Se han identificado oportunidades para la adopción de la IA con el fin de impulsar la eficiencia y obtener mejores conocimientos en todos los negocios del Grupo, con casos de negocio y una implementación sujeta a barreras de seguridad para ayudar a protegerse contra resultados inesperados. El impacto del cambio en las personas y el talento y las habilidades necesarias para el tamaño y la forma futuros de los negocios del Grupo se consideran parte de los programas de transformación e innovación del Grupo.

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

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio
1 de enero de 2025 - 31 de diciembre de 2025

Cuenta de resultados consolidada

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2025	2024
Ingresos de pasajeros		28.969	28.274
Ingresos de carga		1.238	1.234
Otros ingresos	5	3.006	2.592
Ingresos totales	5	33.213	32.100
Gastos de personal	8	6.586	6.356
Gastos de combustible y derechos de emisión	6	7.083	7.608
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		4.352	4.135
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.487	2.405
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		2.850	2.729
Propiedad, TI y otros gastos	6	1.085	1.120
Gastos comerciales		1.127	1.082
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.628	2.364
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material		19	(14)
Diferencias de cambio		(28)	32
Gastos totales de explotación		28.189	27.817
Beneficio de explotación		5.024	4.283
Gastos financieros	9	(861)	(917)
Ingresos financieros	9	279	404
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	9	(201)	(237)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	9	84	63
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera		317	(127)
Otros (gastos)/ingresos no operativos	9	(137)	94
Gastos totales no operativos netos		(519)	(720)
Beneficio antes de impuestos		4.505	3.563
Impuestos	10	(1.163)	(831)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		3.342	2.732
Atribuible a:			
Accionistas de la sociedad dominante		3.342	2.732
Participaciones no dominantes		-	-
		3.342	2.732
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	11	71,3	55,7
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	11	69,5	55,5

Estado de resultado global consolidado

		Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
Millones de euros	Nota	2025	2024
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de efectivo:			
Movimientos de valor razonable en el patrimonio neto	30d	(516)	53
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	30d	80	69
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas	33	(11)	24
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	33	46	48
Diferencias por conversión de moneda extranjera	33	(170)	118
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio		51	(19)
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio		(12)	(44)
Revalorización de obligaciones por prestaciones posempleo	34	380	206
Revalorización de provisiones para empleados a largo plazo		(10)	(70)
Otra (pérdida)/beneficio global total del ejercicio, neta de impuestos		(162)	385
Beneficio después de impuestos del ejercicio		3.342	2.732
Beneficio global total del ejercicio		3.180	3.117
El beneficio global total es atribuible a:			
Accionistas de la sociedad dominante		3.180	3.117
Participaciones no dominantes	33	-	-
		3.180	3.117

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

Balance de situación consolidado

Millones de euros	Nota	A 31 de diciembre de 2025	A 31 de diciembre de 2024
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	13	21.445	21.132
Activos intangibles	17	3.770	3.642
Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	18	41	44
Otras inversiones en patrimonio	19	298	190
Activos por retribuciones a empleados	34	2.060	1.711
Instrumentos financieros derivados	30	27	229
Activos por impuestos diferidos	10	675	754
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes	20	1.527	916
		29.843	28.618
Activos corrientes			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	16	-	5
Existencias	21	699	617
Deudores comerciales	20	1.344	1.774
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes	20	2.328	2.336
Activos por impuestos corrientes	10	242	231
Instrumentos financieros derivados	30	74	395
Depósitos remunerados a corto plazo	22	898	1.639
Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	7.421	8.189
		13.006	15.186
Total activos		42.849	43.804
Patrimonio neto			
Capital suscrito	31	473	497
Prima de emisión	31	6.924	7.770
Acciones propias		(593)	(287)
Otras reservas		784	(1.810)
Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		7.588	6.170
Participaciones no dominantes	33	6	6
Total patrimonio neto		7.594	6.176
Pasivos no corrientes			
Deudas financieras	26	11.221	13.870
Obligaciones por retribuciones a empleados	34	71	135
Pasivos por impuestos diferidos	10	701	254
Provisiones	27	3.241	3.302
Ingresos diferidos	24	707	203
Instrumentos financieros derivados	30	371	102
Otros pasivos a largo plazo	25	395	401
		16.707	18.267
Pasivos corrientes			
Deudas financieras	26	3.046	3.475
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	23	5.721	6.149
Ingresos diferidos	24	8.032	8.333
Instrumentos financieros derivados	30	604	194
Pasivos por impuestos corrientes	10	28	11
Provisiones	27	1.117	1.199
		18.548	19.361
Total pasivos		35.255	37.628
Total patrimonio neto y pasivos		42.849	43.804

Estado de flujos de efectivo consolidado

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2025	2024
Flujos de efectivo de las actividades de explotación			
Beneficio de explotación		5.024	4.283
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.628	2.364
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material		19	(14)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones		(34)	(35)
Costes de servicio de planes de pensiones	34	11	20
(Disminución)/aumento en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono)	35	(56)	282
Compra de activos relacionados con el carbono neta de la variación de las obligaciones relacionadas con el carbono	35	(118)	62
Diferencias de cambio no realizadas		(46)	27
Pago a la HMRC para la apelación del IVA de IAG Loyalty	10	(442)	-
Otros movimientos	35	(74)	107
Intereses pagados		(666)	(764)
Intereses percibidos		280	367
Impuestos pagados		(488)	(245)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de variación en el capital circulante		6.038	6.454
Disminución/(aumento) en deudores comerciales		309	(189)
Aumento en existencias		(93)	(115)
(Disminución)/aumento en otros deudores y activos corrientes (excluidos activos relacionados con el carbono)		65	(580)
(Disminución)/aumento en acreedores comerciales		(273)	121
Aumento en ingresos diferidos		566	336
(Disminución)/aumento en otras cuentas por pagar y pasivos corrientes		(24)	345
Variación neta en el capital circulante		550	(82)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación			
		6.588	6.372
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	35	(3.442)	(2.816)
Venta de inmovilizado material y activos intangibles		26	584
Fondos por venta de inversiones		1	-
Disminución/(aumento) en otros depósitos remunerados a corto plazo		712	(215)
Pago por rescisión del contrato con Air Europa Holdings		-	(50)
Otros movimientos de inversión		(66)	(5)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(2.769)	(2.502)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación			
Fondos procedentes de deudas financieras	35	1.160	1.474
Amortización de deudas financieras	35	(2.322)	(410)
Amortización de pasivos por arrendamiento	35	(1.344)	(1.737)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	35	(193)	(151)
Adquisición de acciones propias		(1.243)	(202)
Dividendo pagado		(471)	(149)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación		(4.413)	(1.175)
(Disminución)/aumento neta de efectivo y activos líquidos equivalentes		(594)	2.695
Diferencias netas por cambio de divisa		(174)	53
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		8.189	5.441
Efectivo y activos líquidos equivalentes al cierre del ejercicio	22	7.421	8.189
Conciliación del efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados totales			
		2025	2024
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	22	7.421	8.189
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	22	898	1.639
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	22	8.319	9.828

Para obtener más información acerca de los niveles de efectivo restringido, véase la nota 22, Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo.

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado

Correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025

Millones de euros	Capital suscrito (nota 31)	Prima de emisión (nota 31)	Acciones propias (nota 31)	Otras reservas (nota 33)	Ganancias acumuladas	Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	Participaciones no dominantes (nota 33)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2025	497	7.770	(287)	(1.688)	(122)	6.170	6	6.176
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	3.342	3.342	-	3.342
Otro beneficio global del ejercicio								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Gastos de combustible y derechos de emisión	-	-	-	83	-	83	-	83
Diferencias de cambio	-	-	-	(3)	-	(3)	-	(3)
Gastos financieros	-	-	-	(1)	-	(1)	-	(1)
Ineficacia reconocida en otros gastos no operativos	-	-	-	1	-	1	-	1
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	(516)	-	(516)	-	(516)
Variación neta en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	-	-	-	51	-	51	-	51
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	-	-	-	46	-	46	-	46
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(12)	-	(12)	-	(12)
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	-	(170)	-	(170)	-	(170)
Revalorización de obligaciones por prestaciones posemplo	-	-	-	-	380	380	-	380
Revalorización de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	(10)	(10)	-	(10)
Beneficio global total del ejercicio	-	-	-	(532)	3.712	3.180	-	3.180
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	13	-	13	-	13
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	-	-	-	(20)	-	(20)	-	(20)
Coberturas transferidas y registradas en existencias	-	-	-	(9)	-	(9)	-	(9)
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	-	63	63	-	63
Movimiento en acciones propias	-	-	82	-	(156)	(74)	-	(74)
Adquisición de acciones propias	-	-	(1.234)	-	-	(1.234)	-	(1.234)
Dividendo	-	-	-	-	(500)	(500)	-	(500)
Reducción de capital social	(24)	(846)	846	24	-	-	-	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
A 31 de diciembre de 2025	473	6.924	(593)	(2.212)	2.996	7.588	6	7.594

Correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Capital suscrito (nota 31)	Prima de emisión (nota 31)	Acciones propias (nota 31)	Otras reservas (nota 33)	Ganancias acumuladas	Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	Participaciones no dominantes (nota 33)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2024	497	7.770	(100)	(1.996)	(2.899)	3.272	6	3.278
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	2.732	2.732	-	2.732
Otro beneficio global del ejercicio								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Gastos de combustible y derechos de emisión	-	-	-	93	-	93	-	93
Diferencias de cambio	-	-	-	3	-	3	-	3
Gastos financieros	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
Ineficacia reconocida en otros gastos no operativos	-	-	-	(16)	-	(16)	-	(16)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	53	-	53	-	53
Variación neta en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	-	-	-	(19)	-	(19)	-	(19)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	24	-	24	-	24
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	-	-	-	48	-	48	-	48
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(44)	-	(44)	-	(44)
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	-	118	-	118	-	118
Revalorización de obligaciones por prestaciones posemplo	-	-	-	-	206	206	-	206
Revalorización de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	(70)	(70)	-	(70)
Beneficio global total del ejercicio	-	-	-	249	2.868	3.117	-	3.117
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	-	-	-	60	-	60	-	60
Coberturas transferidas y registradas en existencias	-	-	-	10	-	10	-	10
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	-	90	90	-	90
Movimiento en acciones propias	-	-	24	-	(32)	(8)	-	(8)
Adquisición de acciones propias	-	-	(211)	-	-	(211)	-	(211)
Dividendo	-	-	-	-	(147)	(147)	-	(147)
Dividendo de una filial	-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
A 31 de diciembre de 2024	497	7.770	(287)	(1.688)	(122)	6.170	6	6.176

Notas a los estados financieros consolidados

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025

1 Antecedentes e información general

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 domicilio social de IAG se ubica en El Caserío, Zona industrial 2, Camino de La Muñoza, s/n, 28042, Madrid, España. 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. En la sección dedicada a las inversiones del Grupo, figura una lista de las filiales del Grupo.

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).

2 Políticas contables significativas

Bases de presentación

Los estados financieros consolidados del Grupo se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea ("NIIF adoptadas por la UE"). Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias del Grupo y no han sido auditados. Los estados financieros consolidados se presentan redondeados al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Los presentes estados financieros se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluyendo los activos y las obligaciones por retribuciones a empleados, los bonos convertibles de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio que se valoran a valor razonable.

El Consejo de Administración aprobó los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 y autorizó su publicación el 26 de febrero de 2026.

Principio de empresa en funcionamiento

A 31 de diciembre de 2025, el Grupo contaba con una liquidez total de 10.948 millones de euros (31 de diciembre de 2024: liquidez total de 13.362 millones de euros), formada por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por un total de 8.319 millones de euros y líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas de 2.629 millones de euros. A 31 de diciembre de 2025, el Grupo no tenía cláusulas financieras asociadas a sus préstamos y deudas.

En su análisis de empresa en funcionamiento, el Grupo ha modelado dos escenarios, a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista, durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de estos estados financieros 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 y aprobado por este en diciembre de 2025. El plan de negocio considera la opinión del Consejo y de la dirección sobre la capacidad, en función del impacto potencial de los entornos económicos y geopolíticos generales en los negocios del Grupo a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos e hipótesis principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia hasta el 31 de marzo de 2027 incluyen lo siguiente:

- El Grupo ha supuesto que las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas de 2.629 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 2.568 millones de euros a 31 de marzo de 2027;
- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 15, 2.048 millones de euros deberán abonarse durante el periodo finalizado el 31 de marzo de 2027;
- El Grupo ha supuesto que ninguna de las entregas de aviones previstas durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento se financiará; y
- La rentabilidad para los accionistas detallada en la nota 37.

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 consolidados y, por lo tanto, siguen adoptando el principio contable de empresa en funcionamiento para formular los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2025.

Consolidación

Los estados financieros consolidados comprenden los estados financieros de la Sociedad y sus filiales, todos ellos a 31 de diciembre, así como la parte atribuible de resultados y reservas de empresas asociadas y negocios conjuntos, ajustada en caso necesario para adaptarse a las políticas contables del Grupo.

Las filiales se consolidan desde la fecha de su adquisición, que es la fecha en la que el Grupo pasa a tener el control, y siguen consolidándose hasta la fecha en la que deja de existir dicho control. Existe control cuando el Grupo obtiene o tiene derecho a rentabilidades variables derivadas de su participación en la entidad y tiene la capacidad de influir en estas rentabilidades mediante el poder que ejerce en dicha entidad.

El Grupo aplica el método de adquisición en la contabilización de combinaciones de negocios. La contraprestación pagada es el valor razonable de los activos traspasados, los pasivos generados y las participaciones emitidas por el Grupo. Los activos adquiridos y pasivos asumidos identificables en una combinación de negocios se miden inicialmente a su valor razonable en la fecha de adquisición. Las participaciones no dominantes representan las porciones de la ganancia o pérdida y de los activos netos de filiales que no pertenecen al Grupo y se presentan por separado en la partida de patrimonio neto del Balance consolidado. Los costes relacionados con las adquisiciones se registran en el resultado según se producen.

Si la combinación de negocios se realiza en etapas, a la fecha de adquisición la participación en la entidad adquirida que se mantuviera con anterioridad vuelve a medirse a valor razonable en la fecha de adquisición a través de la Cuenta de resultados.

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso del total de la contraprestación pagada y el valor razonable de las participaciones no dominantes sobre el valor neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos identificables.

Todos los saldos de cuentas intragrupo, incluidos los beneficios intragrupo, se eliminan al elaborar los estados financieros consolidados.

Entidades estructuradas no consolidadas

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones. En algunos casos, el Grupo asumirá varias de estas operaciones de venta y posterior arrendamiento al mismo tiempo mediante los denominados *Enhanced Equipment Trust Certificates* ("EETC"). En el marco de cada una de estas estructuras de financiación, se establecen una o varias compañías (el "Emisor de EETC") para facilitar dicha financiación en nombre de entidades inversoras no vinculadas. En algunas de estas estructuras de financiación se establecen vehículos con fines especiales ("SPV del Arrendador", por sus siglas en inglés) adicionales para aportar financiación adicional de varios inversores no relacionados con el Emisor de EETC. Los fondos procedentes de la emisión de EETC por parte del Emisor de EETC y, cuando corresponda, los fondos obtenidos del SPV del Arrendador se emplean en la compra de aviones únicamente del Grupo. A continuación, el Grupo suscribirá acuerdos de arrendamiento a tipo fijo (que cumplen las condiciones para ser reconocidos en el epígrafe de Pasivos por financiación de activos) con el Emisor de EETC o, donde sea aplicable, el SPV del Arrendador, y los pagos realizados por el Grupo al Emisor de EETC, o al SPV del Arrendador, son distribuidos a través de un fondo a las entidades inversoras no vinculadas mencionadas anteriormente. La finalidad principal de esta modalidad de fondo es mejorar la solvencia crediticia de las obligaciones de deuda del Grupo a través de ciertos mecanismos de protección frente a insolvencias y líneas de liquidez y también reducir el coste total de endeudamiento del Grupo.

El Emisor de EETC y el SPV del Arrendador se constituyen únicamente con la finalidad de facilitar la financiación garantizada por activos y se espera que dejen de tener actividad una vez alcanzado el vencimiento de dicha financiación. Las actividades relevantes del Emisor de EETC y del SPV del Arrendador se restringen a los acuerdos de financiación preestablecidos y a la reserva de la titularidad de los correspondientes aviones financiados. Por lo tanto, el Grupo ha determinado que cada Emisor de EETC y los SPV del Arrendador son entidades estructuradas. De acuerdo con los términos contractuales de las estructuras de financiación, el Grupo no está expuesto a pérdidas en estas entidades, no posee ninguna participación en el capital social del Emisor de EETC o el SPV del Arrendador, no tiene representación en los consejos de administración respectivos y no tiene capacidad para influir en la toma de decisiones. Además de lo anterior, dichas operaciones financieras no exponen al Grupo a ningún riesgo económico o financiero adicional importante, como la ausencia de variaciones de los tipos de interés con el paso del tiempo.

A la hora de considerar los hechos anteriores, la dirección ha concluido que el Grupo no tiene acceso a rentabilidades variables procedentes de los Emisores de EETC y los SPV del Arrendador porque su participación se limita al pago del principal y los intereses con arreglo a lo estipulado, por lo que no ejerce control sobre los Emisores de EETC ni los SPV del Arrendador y, por tanto, no los consolida.

En la nota 26 se ofrece más información acerca del impacto financiero de estas operaciones financieras.

Acuerdos de Negocio Conjunto

El Grupo ha establecido varios acuerdos contractuales conjuntos con compañías aéreas ajenas al Grupo, comúnmente denominados Acuerdos de Negocio Conjunto, que permiten al Grupo y a las compañías aéreas implicadas cooperar en vuelos entre destinos concretos y en el reparto de los ingresos resultantes. Estos Acuerdos de Negocio Conjunto no están estructurados a través de entidades jurídicas separadas. Cada uno de estos acuerdos incluye un año de referencia en el que las compañías aéreas que forman parte de dicho acuerdo determinan su participación en los ingresos totales generados en los vuelos mencionados dentro de un ejercicio fiscal. El impacto resultante de los ingresos compartidos se presenta neto dentro de los Ingresos de pasajeros en la Cuenta de resultados.

Información por segmentos

Los segmentos operativos se presentan de modo coherente con el modo en que asigna los recursos el principal responsable de la toma de decisiones operativas. El principal responsable de la toma de decisiones operativas, que se encarga de asignar recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos operativos, se ha identificado como el Comité de Dirección de IAG.

Conversión de moneda extranjera a Divisa funcional y de presentación

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades del Grupo se valoran en la divisa funcional, que es la divisa del entorno económico principal en el que opera la entidad. En particular, British Airways e IAG Loyalty tienen la libra esterlina como divisa funcional. Los estados financieros consolidados del Grupo se presentan en euros, que es la divisa de presentación del Grupo.

b Operaciones y saldos

Las operaciones realizadas en moneda extranjera se reconocen inicialmente en la moneda funcional aplicando el tipo de cambio vigente en la fecha de la operación. Los saldos monetarios expresados en moneda extranjera se convierten a la divisa funcional a los tipos vigentes en la fecha del balance. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio que resulten de la liquidación de esas operaciones y de la conversión de los activos y pasivos monetarios denominados en divisas a los tipos de cambio vigentes en la fecha del balance se registran en la Cuenta de resultados, excepto cuando se aplica la contabilidad de coberturas. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios clasificados como no corrientes en el Balance de situación se contabilizan en el epígrafe de Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera en la Cuenta de resultados. Todas las ganancias y pérdidas restantes resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios se contabilizan en el beneficio de explotación.

c Empresas del Grupo

Los activos netos de las operaciones en el extranjero se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha del balance. Las pérdidas y ganancias de esas operaciones se convierten a euros a tipos de cambio medios durante el ejercicio. Las diferencias de cambio resultantes se imputan directamente en un componente separado del patrimonio neto, la Reserva por conversión de moneda, hasta que se produzca la enajenación total o parcial de la participación, en cuyo momento la porción correspondiente de la diferencia de conversión acumulada se reconoce en la Cuenta de resultados.

Inmovilizado material

El inmovilizado material se contabiliza al coste. El Grupo aplica una política que consiste en no revalorizar el inmovilizado material. La depreciación se calcula para amortizar el coste menos el valor residual estimado del activo de forma lineal durante su vida útil. Los valores residuales, en su caso, se revisan anualmente en comparación con los valores de mercado vigentes de activos de antigüedad equivalente, y las tasas de depreciación se ajustan en consecuencia con carácter prospectivo.

a Flota

Todos los aviones se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes y los pagos a plazo previos a la entrega (también denominados “pagos por anticipado”). Los activos de flota en propiedad y los activos por derecho de uso se desglosan en diferentes componentes y se deprecian de forma lineal a tipos calculados para reducir el coste de cada componente hasta el valor residual estimado al final de sus vidas operativas previstas (que equivale al plazo que sea inferior entre la vida útil o el plazo de arrendamiento). Las tasas de depreciación son específicas para cada tipo de avión, según los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de entre 23 y 24 años y hasta un 5% de valor residual para aviones de corto radio y entre 23 y 31 años (en función del avión) y hasta un 5% de valor residual para aviones de largo radio.

Los activos por derecho de uso se deprecian a lo largo del menor entre el plazo de arrendamiento y las tasas de depreciación mencionadas anteriormente. En los casos en los que el arrendamiento incluye una opción de compra, a discreción del Grupo, y se prevé que la opción de compra se va a ejercer, el activo asociado por derecho de uso se deprecia usando las tasas de depreciación mencionadas anteriormente para reflejar la vida razonablemente cierta de los aviones, con independencia del plazo de arrendamiento.

Las modificaciones de interiores de cabina, incluidas las necesarias por cambio o relanzamiento de marcas, se deprecian en el plazo que sea inferior entre 12 años o la vida útil restante del avión, ya sea en propiedad o arrendado.

Los repuestos de aviones y motores adquiridos por introducción o expansión de la flota, así como los repuestos rotatorios adquiridos por separado, se contabilizan como inmovilizado material y suelen depreciarse conforme a la flota a la que se refieren.

b Otro inmovilizado material

Los inmuebles en propiedad, excepto los terrenos en propiedad, se deprecian de forma lineal durante su vida útil prevista, en periodos que no excedan 50 años. Los activos por derecho de uso derivados de inmuebles arrendados se deprecian linealmente a lo largo del periodo de arrendamiento. El equipo se deprecia de forma lineal en periodos comprendidos entre cuatro y 20 años.

c Intereses capitalizados sobre activos en construcción

Los costes por intereses correspondientes a pagos por anticipado para la adquisición de aviones u otros activos en construcción se capitalizan y se incorporan al coste del activo correspondiente. Los costes de financiación restantes se contabilizan en la Cuenta de resultados en el periodo en que se generan.

d Indemnizaciones

Algunos de los acuerdos contractuales del Grupo con fabricantes de aviones y motores contienen cláusulas de indemnización por daños y perjuicios, en virtud de las cuales, si el proveedor incumple una o varias cláusulas contractuales (como retrasos en los plazos de entrega de un avión o un motor), deberá abonar daños y perjuicios al Grupo. Las indemnizaciones se reconocen en la Cuenta de resultados únicamente en la medida en que hagan referencia a indemnizaciones por pérdida de ingresos o mayores gastos de explotación, cuando existe un derecho contractual, los importes pueden cuantificarse de forma fiable y la percepción se da prácticamente por segura. Cuando las indemnizaciones no se refieran a compensaciones por pérdida de ingresos o mayores gastos de explotación, los importes se reconocen como una reducción del coste del avión correspondiente en el Balance de situación y se deprecian a lo largo de su vida útil.

Cuando la compensación, no relacionada con la pérdida de ingresos o mayores gastos de explotación, se recibe antes de la entrega asociada del avión o del motor, el Grupo reconoce el importe dentro de Otros acreedores hasta el momento en que se entrega el avión o el motor, momento en el que los importes se transfieren y se registran como una reducción del coste del activo asociado. Dicha compensación se registra en el Estado de flujos de efectivo dentro de los flujos de efectivo de las actividades de inversión bajo el epígrafe de Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles.

e Arrendamientos

El Grupo formaliza arrendamientos sobre diversos aviones, inmuebles, equipos y otros activos. Los plazos de arrendamiento de estos activos están en consonancia con la vida útil económica que se ha determinado para activos similares del inmovilizado material.

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si este es o contiene un arrendamiento. Un contrato es o contiene un arrendamiento si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo material identificado durante un periodo a cambio de una contraprestación. El Grupo ha optado por no aplicar dicha consideración cuando el contrato se refiere a un activo intangible, como son los derechos de aterrizaje o el software informático; en este caso, los pagos asociados con el contrato se registran cuando se producen.

Los arrendamientos se reconocen como pasivos por arrendamiento y como el correspondiente activo por derecho de uso en la fecha en la que el activo arrendado pasa a estar a disposición del Grupo para su uso.

Pasivos por arrendamiento

Los pasivos por arrendamiento se valoran inicialmente a su valor actual, que engloba los siguientes pagos por arrendamiento: pagos fijos (incluidos los pagos fijos en especie), menos los incentivos de arrendamiento por cobrar; los pagos por arrendamiento variables que dependan de un índice o un tipo; los importes que se espera que el Grupo pague en virtud de las garantías de valor residual; el precio de ejercicio de una opción de compra, si el Grupo está razonablemente seguro de que la ejercerá; los pagos de penalizaciones por rescisión del arrendamiento, si el plazo de arrendamiento contempla que el Grupo ejerza esa opción; y los pagos por realizar en virtud de las opciones de prórroga razonablemente ciertas.

Los pagos por arrendamientos de aviones se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento. El tipo de interés implícito en el arrendamiento es la tasa de descuento que, en la fecha de inicio del arrendamiento, provoca que el valor actual agregado de los pagos mínimos por arrendamiento y el valor residual no garantizado sean iguales al valor razonable del activo arrendado y cualquier coste indirecto inicial del arrendador. En el caso de los arrendamientos de aviones, esta información puede generalmente observarse en el contrato o bien es de fácil acceso a partir de datos de mercado externos. Se considera que los costes directos iniciales del arrendador no son significativos. Si el tipo de interés implícito en el arrendamiento no puede determinarse, se utilizan los tipos de interés incrementales del endeudamiento de la entidad del Grupo.

Cada pago por arrendamiento se desglosa entre principal y coste de financiación. El coste de financiación se imputa a la Cuenta de resultados durante el periodo de arrendamiento para generar un tipo de interés periódico constante sobre el saldo restante del pasivo por arrendamiento para cada periodo. Después de la fecha de comienzo, el importe de los pasivos por arrendamiento se incrementa para reflejar los intereses devengados y se reduce por los pagos por arrendamiento efectuados.

El valor contable de los pasivos por arrendamiento se vuelve a calcular si se produce una modificación del contrato de arrendamiento, una reevaluación del plazo de arrendamiento (en particular, en relación con las hipótesis relativas a las opciones de ampliación y rescisión) o si se producen cambios en los pagos por arrendamientos variables que dependan de un índice o tipo.

Activos por derecho de uso

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora al coste, incluyendo los siguientes elementos: el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento, cualquier pago por arrendamiento realizado antes o en la fecha de comienzo menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido, y cualquier coste directo inicial.

Asimismo, al inicio de un contrato, el activo por derecho de uso incorporará unos costes de reparación y devolución que se consideran inevitables, como la retirada de la marca y configuración específicas de la aerolínea, para devolver el activo a su estado original, para lo cual se registra el importe correspondiente en Provisiones. El activo por derecho de uso se deprecia de forma lineal a lo largo del menor entre el final de su vida útil y el plazo del arrendamiento. Si la propiedad del activo por derecho de uso se transfiere al Grupo a la finalización del plazo de arrendamiento o el coste refleja el ejercicio de una opción de compra, la depreciación se calcula usando la vida útil estimada del activo.

Importes excluidos del reconocimiento como activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento

El Grupo ha optado por no registrar los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento correspondientes a alquileres a corto plazo con un plazo igual o inferior a 12 meses (y cuando no se prevea la renovación de dichos arrendamientos a corto plazo), así como arrendamientos de activos de escaso valor. Los arrendamientos a corto plazo son aquellos contratos con una duración de 12 meses o menos que no contienen una opción de compra. Los activos de escaso valor comprenden equipos informáticos específicos y mobiliario de oficina. Los pagos asociados a los arrendamientos a corto plazo y a los arrendamientos de activos de escaso valor se reconocen de forma lineal como gastos en la Cuenta de resultados.

El Grupo está expuesto a posibles incrementos futuros de los pagos por arrendamientos variables que dependen de un índice o tipo y que no se integran en el pasivo por arrendamiento hasta que entran en vigor. Cuando entran en vigor los ajustes de los pagos por arrendamientos que dependen de un índice o tipo, el pasivo por arrendamiento se vuelve a valorar y se ajusta con respecto al activo por derecho de uso. Estos pagos variables por arrendamiento se cargan en la Cuenta de resultados según se producen.

Existen opciones de prórroga en varios arrendamientos de aviones, inmuebles y equipos en todo el Grupo y estas se reflejan en los pasivos por arrendamiento cuando el Grupo está razonablemente seguro de que ejercerá la opción.

Operaciones de venta y posterior arrendamiento

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones. Cada operación se evalúa para determinar si cumple los requisitos de la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" para considerarse una venta. El criterio principal para determinar si una venta se ha producido o no es si el contrato contempla la posibilidad, a discreción del Grupo, de recomprar el avión durante o al final del plazo de arrendamiento. Si tal opción de recompra existe en el contrato, independientemente de que el Grupo tenga o no la intención de ejercerla, se considera que la venta no se ha producido. Si no existe dicha opción de recompra, entonces se considera que la venta se ha producido. A continuación se define la contabilización de estas operaciones:

- Si se considera que se ha producido una venta, el activo asociado se da de baja y se reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso reconocido se basa en la proporción del valor contable previo del activo que se mantiene. Las ganancias o pérdidas se limitan al importe relacionado con los derechos que han sido traspasados a la contraparte de la operación; y
- Cuando se considera que no se ha producido una venta, el activo se mantiene en el epígrafe de Inmovilizado material del Balance de situación y se reconoce un Pasivo por financiación de activo igual a los fondos procedentes de su financiación.

Presentación de flujos de efectivo: pasivos por arrendamiento

Los pagos asociados a pasivos por arrendamiento se presentan del siguiente modo en el Estado de flujos de efectivo consolidado:

- Cuando los fondos percibidos de las operaciones de venta y posterior arrendamiento representan el valor razonable del activo que se traspasa, los fondos percibidos totales se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de inversión. Cuando los fondos percibidos de operaciones de venta y posterior arrendamiento superan el valor razonable del activo que se traspasa, la parte de los fondos equivalente al valor razonable del activo que se traspasa se presenta dentro de las actividades de inversión y la parte de los fondos que supera el valor razonable se presenta dentro de las actividades de financiación;
- Los reembolsos del elemento de principal correspondientes a pasivos por arrendamiento se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de financiación;
- Los pagos de intereses correspondientes a pasivos por arrendamiento se incluyen en los flujos de efectivo de las actividades de explotación;
- Los pagos relacionados con elementos variables de un arrendamiento, arrendamientos a corto plazo y activos de escaso valor se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de explotación; y
- Las ganancias o pérdidas no monetarias derivadas de las operaciones de venta y posterior arrendamiento financiero se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de explotación.

Presentación de flujos de efectivo: pasivos por financiación de activos

Los pagos asociados a los pasivos por financiación de activos se presentan de la siguiente manera en el Estado de flujos de efectivo consolidado:

- Los fondos procedentes de los pasivos por financiación de activos se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de financiación;
- Los reembolsos del elemento de principal correspondiente a pasivos por financiación de activos se presentan en los flujos de efectivo de las actividades de financiación; y
- Los pagos de intereses correspondientes a pasivos por financiación de activos se incluyen en los flujos de efectivo de las actividades de explotación.

Contabilidad como arrendador

Cada cierto tiempo, el Grupo alquilará a terceros activos específicos, incluidos determinados elementos del inmovilizado material. Al inicio del arrendamiento, el Grupo determina si cada contrato es un arrendamiento financiero o un arrendamiento operativo.

A la hora de determinarlo, el Grupo evalúa si el arrendamiento supone una transferencia sustancial de todos los riesgos y beneficios de la propiedad al arrendatario. Los factores que se evalúan comprenden, entre otros, si el plazo del alquiler cubre la mayor parte de la vida útil del activo subyacente y si el activo subyacente se transfiere al arrendatario o si este tiene la opción de comprar el activo subyacente al vencimiento del contrato. En los casos en los que exista una transferencia sustancial de todos los riesgos y beneficios de la propiedad, entonces el arrendamiento se clasifica como financiero; de lo contrario, se clasifica como operativo.

f Mantenimiento, reparaciones y revisión

Aviones en propiedad

Los gastos significativos de mantenimiento, reparación y revisión, incluidas las piezas de recambio y la mano de obra para fuselajes y motores, se capitalizan y amortizan a lo largo de la vida útil prevista entre los principales eventos de mantenimiento, reparación y revisión o el final de la vida útil del activo. Cuando se realiza cada evento significativo, el coste asociado se reconoce en el valor contable del elemento de inmovilizado material como un activo de sustitución y cualquier valor contable restante del coste del evento de mantenimiento anterior se da de baja.

En el momento del reconocimiento inicial de un avión, un componente de dichos costes se atribuye al componente de mantenimiento pesado implícito de activos, tales como los motores. El componente de mantenimiento pesado implícito se deprecia a lo largo del periodo que transcurre hasta el siguiente evento de mantenimiento importante.

Todas las demás piezas de recambio y otros costes relacionados con el mantenimiento de los activos de la flota en propiedad se cargan en la Cuenta de resultados cuando se consumen o cuando se incurre en ellos, respectivamente, consignados dentro de los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

Aviones arrendados

En virtud de cada contrato de arrendamiento, el Grupo se compromete contractualmente a devolver el fuselaje, los motores y ciertos otros activos en un estado determinado o a compensar al arrendador en función del estado de dichos activos en el momento de su devolución al arrendador.

En consecuencia, el Grupo registra una provisión para los principales eventos de mantenimiento, reparaciones y revisión, incluidos los de fuselajes y motores, que se producen por el uso o por el paso del tiempo, la cual se reconoce a medida que se produce dicha actividad hasta el siguiente evento de mantenimiento. El gasto correspondiente se registra en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota a lo largo del periodo correspondiente según se acumula la provisión. Cualquier cambio posterior en la valoración se reconoce en la Cuenta de resultados. Cuando se realiza el evento de mantenimiento, reparación o revisión, la provisión asociada se da de baja.

Las obligaciones para grandes reparaciones que surgen al inicio del arrendamiento y que no dependen del uso del activo o del paso del tiempo se reconocen como una provisión por el coste total previsto del cumplimiento de dichas obligaciones con el importe correspondiente reconocido como un componente separado del activo por derecho de uso. El activo por derecho de uso asociado se deprecia a lo largo del plazo de arrendamiento. Cualquier cambio posterior en la estimación relativa a dichos costes se refleja tanto en la provisión como en el activo por derecho de uso, y el ajuste del activo por derecho de uso se deprecia a lo largo del plazo de arrendamiento restante.

Todas las demás piezas de repuesto y costes relacionados con el mantenimiento de la flota arrendada se cargan en la Cuenta de resultados cuando se consumen o cuando se incurre en ellos, respectivamente, dentro de los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

Contratos *power by the hour* (pago por consumo)

Algunos de los contratos de mantenimiento del Grupo, tanto para los aviones en propiedad como para los arrendados, transfieren el riesgo y la obligación legal de realizar la actividad de mantenimiento a terceros proveedores de servicios, a los que el Grupo paga en función de la utilización del activo. El uso asociado del activo da lugar a un gasto, a medida que se incurre en horas de vuelo y en función del número de despegues y aterrizajes, en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

Activos intangibles

a Fondo de comercio

El fondo de comercio se produce en la adquisición de filiales, empresas asociadas y negocios conjuntos y representa el exceso de la contraprestación abonada sobre el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables de la entidad adquirida. Cuando el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables de la entidad adquirida es superior a la contraprestación pagada, se reconoce un fondo de comercio de inmediato en la Cuenta de resultados.

A efectos de valorar el deterioro, el fondo de comercio se agrupa en los niveles más bajos para los que existen flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo). El fondo de comercio se somete a pruebas de deterioro anualmente y siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable.

b Marcas

Las marcas resultantes de la adquisición de filiales se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición. Las marcas ya consolidadas en el mercado y que se espera que sean utilizadas durante un plazo indefinido no se amortizan, sino que se evalúan anualmente a efectos de deterioro.

c Programas de fidelización de clientes

Los programas de fidelización de clientes resultantes de la adquisición de filiales se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición. Los programas de fidelización de clientes con una vida útil prevista definida se amortizan en el plazo restante de vida útil prevista. Los programas de fidelización de clientes ya establecidos y que se estima que vayan a ser utilizados indefinidamente no se amortizan, sino que se evalúan anualmente a efectos de deterioro.

d Derechos de aterrizaje

Los derechos de aterrizaje adquiridos en combinaciones de negocios se reconocen a valor razonable en la fecha de adquisición. Los derechos de aterrizaje adquiridos de otras aerolíneas se capitalizan al coste.

Los derechos de aterrizaje capitalizados que se encuentran fuera del Reino Unido y de la UE se amortizan de forma lineal en un periodo no superior a 20 años. Los derechos de aterrizaje capitalizados que se encuentran dentro del Reino Unido y de la UE no se amortizan, ya que la normativa establece que dichos derechos sean perpetuos.

e Activos intangibles basados en contratos

Los activos intangibles basados en contratos que se adquieren en combinaciones de negocios se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición y se amortizan en el plazo restante de duración del contrato.

f Software

El coste de adquisición o desarrollo de software informático que puede separarse de un elemento de hardware relacionado se capitaliza por separado y se amortiza de forma lineal, generalmente en un periodo no superior a cinco años, aunque ciertos desarrollos de software específicos se amortizan en un periodo de hasta 10 años.

En algunos casos, el Grupo suscribe acuerdos de computación en la nube con proveedores de servicios externos, como el software como servicio ("SaaS", por sus siglas en inglés), en virtud de los cuales se concede al Grupo el derecho de acceso y uso del software de aplicación durante la vigencia del contrato. Al inicio del contrato, el Grupo evaluará si dicho acuerdo da lugar al reconocimiento de un activo intangible de software.

Si el Grupo concluye que no se debe reconocer ningún activo intangible de software, se determina que el acuerdo de computación en la nube es un contrato de servicios, y las tasas asociadas abonadas se contabilizan como gastos en el momento en que se incurre en ellas. Además, los costes de personalización y configuración del software de aplicación se contabilizan como gastos en el momento en que se incurre en ellos.

g Activos y obligaciones relacionados con el carbono

Para uso propio

En la medida en que una compañía operadora emite CO₂ equivalente, asume una obligación RCDE, una obligación CORSIA o una obligación de compensación voluntaria de carbono ante las autoridades competentes. Cuando una compañía operadora compra derechos de emisión RCDE, unidades de emisión CORSIA y unidades de compensación voluntaria de emisiones de carbono, estos importes se reconocen al coste y se registran en el epígrafe de Activos relacionados con el carbono y otros activos.

Los activos relacionados con el carbono no se revalorizan ni se amortizan, sino que se someten a pruebas de deterioro siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable. Para aquellas nuevas obligaciones para las que la compañía operadora ha adquirido derechos de emisión o unidades de emisión, con objeto de compensar las emisiones, la obligación se reconoce al coste medio ponderado del activo relacionado con el carbono. Para aquellas nuevas obligaciones para las que la compañía operadora no ha adquirido todavía derechos de emisión o unidades de emisión, con objeto de compensar las emisiones, la obligación se reconoce al precio de mercado de los derechos de emisión o unidades de emisión, necesarios en la fecha del balance. Cuando se reconoce la obligación, se registra el importe correspondiente en la Cuenta de resultados, en Gastos de combustible y derechos de emisión.

Las obligaciones del Grupo en materia de emisiones, reconocidas como Obligaciones relacionadas con el carbono en el epígrafe de Provisiones, se extinguen cuando los certificados de emisión asociados se entregan o retiran a las autoridades pertinentes. En el caso de las obligaciones RCDE, el momento de la entrega de los derechos de emisión ocurre generalmente en un plazo de 12 meses desde la fecha del balance. En el caso de las obligaciones CORSIA, el momento de la retirada de los derechos de emisión es una vez cada tres años, y la primera retirada para el periodo de cumplimiento de 2024 a 2026 está prevista para 2028 (aunque las entidades pueden acordar con sus autoridades competentes retirar las unidades de emisión antes).

Cada cierto tiempo, el Grupo formaliza operaciones de venta y recompra en relación con derechos de emisión determinados. Estas operaciones no cumplen el criterio de reconocimiento de una venta que estipula la NIIF 15 y, por lo tanto, el activo por derechos de emisión se mantiene en el epígrafe de Activos relacionados con el carbono del Balance de situación y se reconoce un Pasivo por financiación equivalente al importe de los fondos recibidos.

Deterioro de activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten a pruebas de deterioro con carácter anual. Los activos sujetos a amortización se revisan a efectos de deterioro siempre que determinados acontecimientos o cambios de circunstancias indiquen que el valor contable pueda no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe por el cual el valor contable del activo excede su importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos los costes relacionados con su venta y su valor en uso. Los activos no financieros distintos del fondo de comercio que han sufrido un deterioro se revisan a efectos de poder detectar una posible reversión del deterioro en cada fecha del balance.

a Inmovilizado material, incluidos los Activos por derecho de uso

El valor contable se revisa a efectos de deterioro cuando los acontecimientos o los cambios de circunstancias indican que el valor contable pueda no ser recuperable, y las pérdidas por deterioro acumuladas se muestran como una reducción del valor contable del inmovilizado material.

b Activos intangibles

Los activos intangibles se mantienen al coste y se amortizan de forma lineal a lo largo de su vida económica, o bien se considera que tienen una vida económica indefinida y no se amortizan. Los activos intangibles con vida indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente o con más frecuencia cuando por acontecimientos o cambios en las circunstancias existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable.

Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

Una empresa asociada es aquella en la que el Grupo mantiene una participación en patrimonio a largo plazo y en la que tiene el poder de ejercer una influencia significativa. Cuando el Grupo no puede ejercer control sobre una entidad en la que su participación es superior al 51%, la participación en el patrimonio recibe el tratamiento de empresa asociada.

Un negocio conjunto es un tipo de acuerdo conjunto por el que las partes que comparten el control de la entidad tienen derechos sobre los activos netos del negocio conjunto. El control compartido es el acuerdo, contraído contractualmente, de compartir el control sobre un acuerdo, que existe exclusivamente cuando las decisiones sobre las actividades pertinentes exigen el consentimiento unánime de las partes que comparten el control. Los aspectos que se tienen en cuenta para determinar la influencia significativa o el control conjunto son similares a aquellos que son necesarios para determinar el control sobre las filiales.

Las inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos se contabilizan aplicando el método de la participación y se registran inicialmente a coste. Los intereses del Grupo en los activos netos de empresas asociadas y negocios conjuntos se incluyen en el epígrafe de Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación del Balance de situación, y la participación en sus resultados se registra en la Cuenta de resultados, por debajo del resultado de explotación. Los resultados atribuibles de esas empresas adquiridas o enajenadas durante el ejercicio se registran con respecto al periodo correspondiente de propiedad.

Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros

Los activos financieros y los pasivos financieros se clasifican, en el momento de su reconocimiento inicial, como valorados al coste amortizado, al valor razonable con cargo al Estado de resultado global o a valor razonable con cargo a la Cuenta de resultados. Los activos no se reclasifican con posterioridad a su reconocimiento inicial, a menos que el Grupo cambie su modelo de negocio para la gestión de los activos financieros.

La clasificación de los activos en el momento del reconocimiento inicial depende de las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos financieros y del modelo de negocio del Grupo para su gestión.

Para que un activo financiero se clasifique y valore a coste amortizado o a valor razonable con cambios en el Estado de resultado global debe dar lugar a flujos de efectivo que sean “únicamente pagos de principal e intereses” (“SPPI”, por sus siglas en inglés) sobre el importe del principal pendiente. Un activo financiero que no sea SPPI se clasifica y valora a valor razonable con cambios en la Cuenta de resultados. Esta evaluación se realiza instrumento por instrumento.

El modelo de negocio del Grupo para la gestión de los activos financieros establece cómo gestiona sus activos financieros para generar flujos de efectivo. El modelo de negocio determina si los flujos de efectivo resultarán del cobro de los flujos de efectivo contractuales, de la venta de los activos financieros o de ambos. Los activos financieros clasificados y valorados a coste amortizado se mantienen dentro de un modelo de negocio con el objetivo de mantener los activos financieros para cobrar los flujos de efectivo contractuales, mientras que los activos financieros clasificados y valorados a valor razonable con cambios en el Estado de resultado global se mantienen dentro de un modelo de negocio con el objetivo tanto de cobrar los flujos de efectivo contractuales como de vender los activos financieros.

Préstamos a largo plazo

Los préstamos a largo plazo se registran a coste amortizado.

Deuda convertible

Los bonos convertibles se clasifican de dos formas: como instrumentos financieros compuestos o como instrumentos financieros híbridos, en función de las opciones de liquidación en el momento del reembolso. Cuando los titulares de los bonos ejercen la opción de conversión en acciones y el Grupo se ve obligado a liquidar los bonos convertibles entregando un número fijo de acciones ordinarias de la Sociedad, entonces los bonos se clasifican como instrumento financiero compuesto. Cuando el Grupo dispone de un mecanismo de liquidación alternativo para los bonos convertibles que permite la liquidación en efectivo, entonces el instrumento convertible se clasifica como instrumento financiero híbrido.

Los bonos convertibles que se clasifican como instrumentos financieros compuestos están formados por un elemento de pasivo y un elemento de patrimonio. En la fecha de emisión, se calcula el valor razonable del elemento de pasivo usando el tipo de interés de mercado vigente para la deuda no convertible de características similares y posteriormente se registra a coste amortizado usando el método del interés efectivo hasta que el pasivo se extinga por conversión o vencimiento de los bonos y se reconoce en el epígrafe de Deudas financieras. La diferencia entre los fondos obtenidos de la emisión de los bonos convertibles y el valor razonable asignado al elemento de pasivo, que representa la opción implícita de conversión de la obligación en instrumentos de patrimonio del Grupo, se registra en el componente de patrimonio de los bonos convertibles en Otras reservas y no es objeto de una nueva valoración posterior. Los gastos por intereses relacionados con el elemento de pasivo se calculan aplicando al elemento de pasivo del instrumento el tipo de interés efectivo de títulos de deuda no convertible de características similares. La diferencia entre este importe y el interés abonado se suma al valor contable del pasivo.

Los bonos convertibles que se clasifican como instrumentos financieros híbridos están formados únicamente por un elemento de pasivo que se reconoce en el epígrafe de Deudas financieras. En la fecha de emisión, la totalidad de los bonos convertibles se registra a valor razonable y las posteriores ganancias o pérdidas de valor razonable se contabilizan en el epígrafe de Deudas financieras. El valor razonable de dichos instrumentos financieros se obtiene de sus respectivos precios cotizados en mercados activos; en este sentido, la porción de la variación de valor razonable atribuible a los cambios en el riesgo crediticio de los bonos convertibles se reconoce en el Estado de resultado global y la porción de la variación de valor razonable atribuible a las condiciones de los mercados se reconoce en la partida de Gastos financieros de la Cuenta de resultados.

Los costes de emisión asociados con instrumentos financieros compuestos se distribuyen entre el elemento de pasivo y el elemento de patrimonio de los bonos convertibles, en su caso, en función de su valor contable en la fecha de la emisión. La porción relacionada con el elemento de patrimonio se imputa directamente al patrimonio neto. Los costes de emisión asociados con instrumentos financieros híbridos se reconocen inmediatamente como gasto en la Cuenta de resultados.

Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio son activos financieros que no son derivados, incluidas las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluidas las participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos. En el momento del reconocimiento inicial, estas inversiones en el patrimonio se designan de manera irrevocable como medidas a valor razonable en el Estado de resultado global. Posteriormente, se miden a valor razonable y los cambios en el valor razonable se reconocen en el Estado de resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas a la Cuenta de resultados cuando la inversión se vende o cuando un cambio en la estructura de la operación cambia su clasificación como Otras inversiones en patrimonio. Los dividendos percibidos de otras inversiones en patrimonio se reconocen en la Cuenta de resultados.

El valor razonable de las inversiones cotizadas se determina por referencia a los precios de cotización al cierre de operaciones en la fecha del balance.

Cuando no haya un mercado activo, el valor razonable se determina utilizando técnicas de valoración.

Depósitos remunerados

Los depósitos remunerados, constituidos principalmente por fondos mantenidos en bancos y otras entidades financieras con flujos de efectivo contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses y que se mantienen con el fin de percibir flujos de efectivo contractuales, se contabilizan a coste amortizado aplicando el método del interés efectivo.

Deterioro de activos financieros

En cada fecha del balance, el Grupo reconoce provisiones por pérdidas crediticias previstas sobre activos financieros a coste amortizado en función de las pérdidas a 12 meses o a lo largo de su vida útil, dependiendo de si se ha producido un aumento significativo del riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Este enfoque simplificado, basado en el cálculo y el reconocimiento de las pérdidas crediticias previstas a lo largo de la vida útil, se aplica a los contratos que tienen un vencimiento de un año o menos, incluidos los deudores comerciales.

A la hora de determinar si se ha producido un incremento sustancial en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial y a la hora de estimar las pérdidas crediticias previstas, el Grupo considera la información razonable y aceptable que es pertinente y está disponible. Esto incluye información y análisis cuantitativos y cualitativos basados en la experiencia histórica del Grupo y su evaluación crediticia documentada, incluida la información de carácter prospectivo. Esta información de carácter prospectivo tiene en cuenta las condiciones económicas previstas que se espera que afecten a los saldos pendientes en la fecha del balance. Un activo financiero se da de baja cuando no existen expectativas razonables de recuperación, como cuando el cliente ha solicitado y presentado su liquidación.

b Efectivo y activos líquidos equivalentes

El efectivo y activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos a la vista, o que vengzan en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición, mantenidos en cualquier entidad clasificada como financiera y que estén sujetos a un riesgo no significativo de cambio de valor.

c Instrumentos financieros derivados y no derivados y operaciones de cobertura

Los instrumentos financieros derivados comprenden derivados *swap* de tipos de interés, derivados de divisas y derivados de combustible (incluyendo opciones, *swaps* y contratos a plazo) y se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha en que se celebra el contrato de derivados y, posteriormente, se vuelven a valorar a su valor razonable. Se clasifican como instrumentos financieros en la Cuenta de resultados. El método de reconocimiento de la ganancia o pérdida resultante de la revalorización depende de si el derivado ha sido designado como instrumento de cobertura y, en tal caso, de la naturaleza del elemento que cubre (como se detalla más adelante, en el apartado sobre coberturas de flujos de efectivo). El valor temporal de las opciones se excluye del instrumento de cobertura designado y se contabiliza como un gasto de cobertura. Los movimientos en el valor temporal de las opciones se reconocen en el Estado de resultado global hasta que la operación subyacente afecte a la Cuenta de resultados.

Cuando se utilizan contratos a plazo para cubrir operaciones previstas, generalmente el Grupo designa únicamente el componente al contado del contrato a plazo como instrumento de cobertura dentro de una relación de cobertura. La parte efectiva de las ganancias o pérdidas que se generan en las variaciones en el valor razonable que experimenta el componente al contado se registra en el Estado de resultado global, dentro del epígrafe de Reserva para coberturas de flujos de efectivo en el patrimonio neto. El componente a plazo de un contrato a plazo no se designa dentro de una relación de cobertura, y las ganancias y pérdidas asociadas se registran en el Estado de resultado global dentro de la Reserva para gastos por coberturas en el patrimonio neto hasta que la operación subyacente afecte a la Cuenta de resultados.

Con el fin de gestionar el efecto de los movimientos de los tipos de cambio sobre los ingresos de efectivo recibidos de clientes en moneda extranjera (denominados en dólares estadounidenses, euros y yenes japoneses), determinadas cuotas de amortización no relacionadas con derivados sobre pasivos remunerados denominados en moneda extranjera se designan como instrumentos de cobertura dentro de una relación de cobertura. La parte efectiva de las ganancias o pérdidas derivadas de las fluctuaciones en los tipos de cambio de moneda extranjera se reconoce en el Estado de resultado global, dentro del epígrafe de Reserva para coberturas de flujos de efectivo en el patrimonio neto. Las ganancias o pérdidas acumuladas en la reserva para coberturas de flujos de efectivo se transfieren a Ventas anticipadas en el mismo período en el que ocurre la operación prevista o cuando se suspende la contabilidad de coberturas porque la operación prevista ya no se prevé que se produzca, en cuyo momento los importes se reclasifican inmediatamente a la Cuenta de resultados.

Cuando un derivado se reconoce como instrumento de cobertura y ese instrumento vence, se vende o se reestructura, si aún se espera que ocurra la operación inicial prevista, entonces la posible ganancia o pérdida acumulada se mantiene en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo hasta que la partida cubierta afecte a la Cuenta de resultados. Cuando cambia el objetivo de la gestión del riesgo, se suspende la contabilidad de coberturas y la ganancia o pérdida acumulada asociada generada antes del cambio en dicho objetivo se mantiene en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo hasta que la partida cubierta subyacente afecte a la Cuenta de resultados en el caso de que hubiera tenido que seguir alcanzándose el objetivo de la gestión del riesgo. Cuando ya no se espera que ocurra una operación prevista, que anteriormente se determinó como altamente probable y a la que se aplicó la contabilidad de coberturas, se suspende la contabilidad de coberturas y la ganancia o pérdida acumulada en la reserva para coberturas de flujos de efectivo se reclasifica inmediatamente a la Cuenta de resultados.

Cada compañía operadora formaliza contratos de derivados en moneda extranjera, que no se designan como de cobertura, con el fin de atenuar los efectos de los movimientos de los tipos de cambio sobre los pasivos financieros denominados en monedas distintas de la moneda de presentación de cada compañía operadora, incluidos, entre otros, los pasivos por arrendamiento. Los movimientos que experimenta el valor razonable de dichos derivados se reconocen en la Cuenta de resultados en el período en que se producen y se presentan en Gasto neto por conversión de moneda extranjera.

Las ganancias o pérdidas por diferencias de cambio sobre inversiones monetarias se llevan a la Cuenta de resultados, salvo que la partida se haya designado y se evalúe como instrumento de cobertura eficaz. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio sobre inversiones no monetarias se registran en el patrimonio neto.

d Coberturas de flujos de efectivo

Las variaciones del valor razonable de instrumentos financieros derivados designados en una relación de cobertura de flujos de efectivo de una operación futura prevista altamente probable se evalúan para comprobar su eficacia y, en consecuencia, se registran en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo en el patrimonio neto.

Eficacia de las coberturas

La eficacia de las coberturas se determina al inicio de la relación de cobertura, y mediante evaluaciones periódicas de la eficacia potencial, para garantizar que existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura. Una relación de cobertura puede acogerse a la contabilidad de coberturas si reúne la totalidad de los requisitos de eficacia que figuran a continuación: (i) existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura; (ii) el efecto del riesgo crediticio no determina las variaciones de valor que se derivan de esa relación económica; y (iii) el ratio de cobertura está en consonancia con las necesidades de la estrategia de gestión de riesgos del Grupo y se mantiene en todos los casos en una proporción de 1:1.

El Grupo evalúa si se espera que el derivado designado como instrumento de cobertura en una relación de cobertura sea eficaz al inicio, y en cada fecha del balance, para compensar los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta utilizando el modelo del derivado hipotético.

Las fuentes de ineficacia incluyen las siguientes:

- En las coberturas de compras de combustible puede surgir ineficacia si las fechas de la operación prevista difieren de las que se consideraron inicialmente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados;
- En las coberturas de compras de moneda extranjera la ineficacia puede surgir si las fechas de la operación prevista difieren de las que se consideraron inicialmente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados;
- En las coberturas de pagos de intereses la ineficacia puede surgir si existen diferencias en las condiciones esenciales entre el instrumento derivado de tipos de interés y la partida cubierta subyacente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados; y
- En todas las coberturas la ineficacia puede surgir si existen diferencias entre los términos críticos del instrumento de cobertura y el derivado hipotético, como cuando al inicio de la relación de cobertura el valor razonable del instrumento de cobertura no es cero.

La ineficacia se reconoce en la Cuenta de resultados bajo el epígrafe Ganancias/(pérdidas) realizadas/no realizadas sobre derivados no clasificados como de cobertura y se presenta en Otros ingresos no operativos.

Ajustes de reclasificación y transferencia

Las ganancias y pérdidas acumuladas en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo dentro del patrimonio neto o se reclasifican desde la Reserva para coberturas de flujos de efectivo cuando la partida cubierta tiene incidencia en la Cuenta de resultados o se transfieren desde la Reserva de coberturas de flujos de efectivo cuando la partida cubierta da lugar al reconocimiento en el Balance de situación del siguiente modo:

- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de gastos dentro de la Cuenta de resultados (como una compra de combustible de aviación en la que tanto el combustible como el derivado sobre moneda extranjera asociado se designan como instrumentos de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas tanto en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como en la Reserva para gastos por coberturas se reclasifican y se incluyen en la Cuenta de resultados dentro del mismo epígrafe en el que se presenta la partida cubierta. Dicha reclasificación se produce en el mismo periodo en el que se reconoce la partida cubierta en la Cuenta de resultados;
- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de un activo no financiero (como una compra de aviones en la que los derivados sobre moneda extranjera se designan como instrumento de cobertura o cuando la compra de combustible de aviación da lugar al reconocimiento de existencias de combustible en almacenes) o un pasivo no financiero (como las ventas anticipadas para las que tanto los derivados sobre moneda extranjera como los instrumentos derivados no financieros están designados como instrumentos de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas tanto en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como en la Reserva para gastos por coberturas se transfieren y se incluyen en el coste inicial del activo o pasivo, respectivamente. Estas ganancias o pérdidas se reconocen en la Cuenta de resultados, a medida que el activo no financiero y el pasivo no financiero afecta a la Cuenta de resultados (en el caso de los aviones, a través de la Depreciación, amortización y deterioro a lo largo de la vida útil prevista del avión; en el caso de las existencias de combustible, a través de Gastos de combustible y derechos de emisión cuando se consumen; y, en el caso de las ventas anticipadas, a través de Ingresos de pasajeros cuando se realiza el vuelo); y
- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de un activo o pasivo financiero (como la deuda a tipo variable para la que los *swaps* de tipos de interés se designan como instrumento de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo se reclasifican a la Cuenta de resultados como Gastos por intereses en Gastos financieros al mismo tiempo que se genera el ingreso o gasto financiero sobre la partida cubierta.

En la nota 29 se incluye más información acerca de las actividades de gestión del riesgo del Grupo.

e Coberturas del valor razonable

Las variaciones en el valor razonable de los instrumentos financieros derivados designados en una relación de cobertura del valor razonable se registran en la Cuenta de resultados como Variación neta en el valor razonable asociada a coberturas de valor razonable dentro de Otros ingresos no operativos. La variación en el valor razonable de la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto se registra como parte del valor contable total de la partida cubierta y se contabiliza en la Cuenta de resultados como Variación neta en el valor razonable asociada a coberturas de valor razonable dentro de Otros ingresos no operativos.

Para las coberturas del valor razonable asociadas a pasivos financieros valorados al coste amortizado, cualquier ajuste en el valor contable se amortiza en la Cuenta de resultados desde la fecha de cese de la relación de cobertura hasta el vencimiento de la partida cubierta utilizando el método del tipo de interés efectivo.

Si se da de baja la partida cubierta, el valor razonable no amortizado se reconoce inmediatamente en la Cuenta de resultados.

La ineficacia incluida en las coberturas del valor razonable de los pagos de tipos de interés puede surgir si existen diferencias en las condiciones esenciales entre el instrumento derivado de tipos de interés y la partida cubierta subyacente o si se producen cambios en el riesgo de crédito del Grupo o de la contraparte del derivado.

Planes de retribución a empleados a Obligaciones por pensiones

El Grupo tiene planes tanto de prestación definida como de aportación definida. Un plan de aportación definida es un plan de pensiones en virtud del cual el Grupo paga aportaciones fijas a una entidad independiente. El Grupo no tiene obligaciones legales ni implícitas de pagar otras aportaciones si el fondo no mantiene suficientes activos para pagar a todos los empleados los beneficios por los servicios prestados en periodos anteriores o en el periodo actual.

Los planes de prestación definida suelen establecer el importe de la prestación por pensión que el empleado recibirá cuando se jubile, que suele depender de uno o más factores, como la edad, los años de servicio y la retribución. Las prestaciones por pensiones dependen de las normas del plan de pensiones y de la legislación pertinente en materia de pensiones, incluida la legislación aplicable.

La obligación neta del Grupo con respecto a los planes de pensiones de prestación definida se calcula por separado para cada plan mediante la estimación del importe de las prestaciones futuras devengadas por los empleados como contraprestación por sus servicios en el ejercicio actual y ejercicios precedentes. La prestación se descuenta para determinar su valor actual y se deduce el valor razonable de los activos afectos a los planes. El tipo de descuento es el rendimiento en la fecha del balance de bonos de empresa de calificación crediticia AA en la moneda adecuada, con duraciones aproximadas a las de las obligaciones del Grupo. Un actuario cualificado realiza el cálculo aplicando el método de la unidad de crédito proyectada. Cuando el cálculo de la prestación neta arroja un activo para el Grupo, el activo reconocido se limita a cualquier reembolso futuro del plan, neto de los impuestos relacionados, o la reducción de las aportaciones futuras al plan (el "techo de activos"). El valor razonable de los activos del plan se basa en información de precio de mercado y, en el caso de títulos cotizados, es el precio de la oferta publicado. El valor razonable de pólizas de seguros que se ajustan exactamente al importe y al plazo de todas o algunas prestaciones pagaderas en virtud del plan se considera el valor actual de las obligaciones relacionadas. Los *swaps* de longevidad se miden a su valor razonable.

Los costes por servicios prestados corrientes se reconocen dentro de Gastos de personal en el ejercicio en que se producen. Los costes por servicios prestados pasados se reconocen cuando se modifica o reduce el plan o cuando el Grupo reconoce los correspondientes costes de reestructuración u obligaciones de indemnización por rescisión de contrato. El interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento utilizada para medir las obligaciones por prestaciones definidas al comienzo del periodo al pasivo o activo por prestaciones definidas neto, teniendo en cuenta cualquier cambio que se produzca en el pasivo o activo por prestaciones definidas neto durante el periodo como resultado de las aportaciones y los pagos de prestaciones. Los intereses netos y otros gastos relacionados con los planes de prestaciones definidas se reconocen en la Cuenta de resultados. Las revalorizaciones, formadas por pérdidas y ganancias de la NIC 19, el efecto del techo de activos (excluyendo intereses) y la rentabilidad de los activos afectos al plan (excluyendo intereses) se reconocen inmediatamente en el Estado de resultado global. Las revalorizaciones no se reclasifican a la Cuenta de resultados en periodos posteriores.

b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

Las prestaciones por rescisión de contrato laboral se reconocen cuando el Grupo rescinde el contrato laboral antes de su fecha normal de jubilación o cuando un empleado acepta un despido voluntario a cambio de dichas prestaciones. El Grupo reconoce una provisión por las prestaciones por rescisión de contrato laboral cuando demuestra su intención de poner fin al empleo de trabajadores conforme a un plan formal detallado para el que no haya una posibilidad realista de cancelación o de proporcionar prestaciones por rescisión de contrato laboral como consecuencia de una oferta realizada para promover el despido voluntario.

Otras prestaciones a los empleados se reconocen cuando se considera que existe una obligación presente.

c Provisiones para el personal de vuelo

Las obligaciones del Grupo con respecto a las provisiones para el personal de vuelo se calculan por separado para cada convenio colectivo. Para estimar estas obligaciones, el Grupo realiza hipótesis sobre el número de empleados que elegirán acogerse a la jubilación anticipada en virtud de estos convenios y la edad a la que realizarán esta elección (cuando proceda), utilizando la metodología de la probabilidad ponderada. El Grupo reconoce una provisión para costes de servicio a partir de la fecha de contratación de la persona en cuestión, registrándose el importe correspondiente en la Cuenta de resultados. Las provisiones contabilizadas se descuentan en la fecha de cierre del balance y el efecto de la reversión de estos tipos de descuento se contabiliza como gasto financiero en la Cuenta de resultados.

Las revalorizaciones de las provisiones se efectúan por cambios en las hipótesis financieras y se registran en el Estado de resultado global. El Grupo registra los cambios en el Estado de resultado global cuando las hipótesis relativas a las elecciones que deben realizar las personas difieren de las elecciones reales. Estos cálculos los realiza un actuario cualificado utilizando el método de la unidad de crédito proyectada.

Impuestos

Los activos y pasivos por impuestos sobre sociedades corrientes se valoran al importe que se espera cobrar o pagar a las autoridades tributarias, conforme a los tipos impositivos y la legislación aplicables o promulgados con carácter sustantivo en la fecha del balance.

Los impuestos sobre sociedades diferidos se registran en relación con todas las diferencias temporarias existentes entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables reflejados en los estados financieros, con las siguientes excepciones:

- Cuando las diferencias temporarias se deban al reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la operación, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales y no da lugar a diferencias fiscales temporarias deducibles y tributables iguales;
- Con respecto a las diferencias fiscales temporarias asociadas a inversiones en filiales o empresas asociadas, cuando el momento de reversión de las diferencias temporarias pueda controlarse y sea probable que estas no reviertan en un futuro previsible; y
- Los activos por impuestos diferidos se reconocen tan solo en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de beneficios fiscales futuros que permitan la aplicación de las diferencias temporarias deducibles, los ingresos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valoran en base no descontada a tipos impositivos que se estima que vayan a ser de aplicación al materializarse los activos o pagarse los pasivos, conforme a los tipos impositivos y a la legislación vigente o promulgada con carácter sustantivo en la fecha del balance.

El impuesto sobre sociedades se carga o abona directamente al patrimonio neto en la medida en la que se relaciona con partidas que se abonan o cargan al patrimonio neto. De lo contrario, el impuesto sobre sociedades se registra en la Cuenta de resultados.

Reforma fiscal internacional: implementación del Pilar Dos

El 23 de mayo de 2023, el IASB emitió las modificaciones de la NIC 12 "Reforma fiscal internacional: reformas del modelo del Pilar Dos" con vigencia para los periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2023. Las modificaciones de la NIC 12 proporcionan una exención obligatoria temporal del reconocimiento de los saldos de impuestos diferidos derivados de la implementación de la legislación del Pilar Dos. El Grupo ha aplicado una solución temporal de obligado cumplimiento para la contabilidad de impuestos diferidos por los impactos del impuesto complementario y lo contabiliza como un impuesto corriente cuando se produce.

Existencias

Las existencias se valoran al importe menor entre el coste y el valor realizable neto. El coste se determina mediante el método del coste medio ponderado. Las existencias se componen principalmente de piezas de repuesto de aviones, piezas reparables de motores de aviones y combustible guardado en almacenes.

Pagos basados en acciones

El Grupo posee una serie de planes de pagos basados en acciones liquidados mediante instrumentos de patrimonio, en virtud de los cuales el Grupo proporciona instrumentos de patrimonio del Grupo como contraprestación por los servicios de los empleados. El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones se calcula en la fecha en que se conceden usando un modelo de valoración proporcionado por especialistas externos. El coste resultante, ajustado para reflejar el nivel esperado y real de los derechos consolidados del plan, se imputa a la Cuenta de resultados durante el periodo en que se consolida el derecho a las opciones. En cada fecha del balance antes de la consolidación de derechos, se calcula el gasto acumulado, que representa en qué medida ha expirado el periodo de consolidación de derechos, teniendo en cuenta la estimación de la dirección sobre si se alcanzaron o no las condiciones ajenas al mercado y, por lo tanto, el número de instrumentos de patrimonio que se vayan a consolidar en última instancia. Las variaciones que experimente el gasto acumulado desde la fecha del balance anterior se registran en la Cuenta de resultados con el correspondiente asiento en el patrimonio neto.

Acciones propias

Cuando se recompra el capital social de la Sociedad, el importe de la contraprestación abonada, incluidos los costes de operación directamente atribuibles, se reconoce como una deducción del patrimonio neto dentro de la reserva para acciones propias. Cuando se venden o se vuelven a emitir acciones propias, el importe percibido se reconoce como un aumento del patrimonio neto y la ganancia o pérdida resultante de la operación se presenta como un ajuste de las Ganancias acumuladas, sin que se registre ganancia o pérdida alguna en la Cuenta de resultados. Cuando se cancelan las acciones propias, el valor nominal de las acciones se deduce del capital social, y cualquier diferencia entre el coste de recompra y el valor nominal se carga o se abona a la prima de emisión o a las reservas.

Provisiones

Se constituyen provisiones cuando se cumplen todos los criterios siguientes: (i) existe una obligación relacionada con un pasivo actual derivado de un hecho pasado; (ii) el importe de dicha obligación puede estimarse con fiabilidad; y (iii) se ha considerado probable que se necesitará una salida de recursos económicos para liquidar la obligación. Cuando no se ha considerado probable que se vaya a necesitar una salida de recursos económicos para liquidar la obligación, el Grupo no reconoce una provisión, pero presenta esta cuestión como un pasivo contingente. El Grupo evalúa para cada cuestión si es probable que se produzca una salida de recursos económicos para liquidar la obligación en cada fecha del balance.

Las indemnizaciones por despido de empleados y otras prestaciones para empleados se registran para la tripulación de vuelo que, cumpliendo determinadas condiciones, tiene la opción de ser puesta en reserva o de jubilarse anticipadamente. El Grupo está obligado a remunerar a estos empleados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El cálculo lo realizan actuarios independientes cualificados utilizando el método de la unidad de crédito proyectada.

Se reconocen otras provisiones relacionadas con los empleados para cubrir gastos directamente asociados a una reorganización empresarial, tales como pagos por rescisión de contratos (provisiones de reestructuración), cuando los planes de reorganización están suficientemente detallados y avanzados y cuando se han comunicado oportunamente a las partes afectadas en la fecha del balance.

El método para determinar las provisiones para demandas judiciales se define en función de cada caso. Cuando una demanda engloba un número considerable de partidas, se calcula la provisión media ponderada determinando todos los resultados potenciales y la probabilidad de que estos ocurran. Cuando una demanda se refiere a una única partida, el Grupo determina la provisión correspondiente mediante la aplicación del resultado más probable teniendo en cuenta los resultados alternativos. Cuando una demanda individual es significativa, la divulgación de información cuantitativa se limita de manera que no prejuzgue el resultado de la demanda. Si el efecto es sustancial, los flujos de efectivo futuros esperados se descuentan usando una tasa que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de esa provisión. Cuando se emplee la tasa de descuento, el efecto de la actualización de la tasa de descuento se registra como Gasto financiero en la Cuenta de resultados.

Reconocimiento de ingresos

Ingresos de pasajeros

Los ingresos del Grupo derivan principalmente de servicios de transporte tanto de pasajeros como de carga. Los ingresos se reconocen cuando se ha prestado el servicio de transporte.

Los billetes de pasajeros, en general, se pagan previamente al transporte y se registran, netos de descuentos, como Ingresos diferidos y se presentan en pasivos corrientes hasta que: (i) el cliente ha volado o (ii) el cliente no vuele en la fecha prevista y haya comprado una tarifa no flexible.

Para billetes flexibles y semiflexibles, cuando el cliente no vuela en la fecha programada, una situación que se define con el término "billetes no utilizados", el cliente tiene varias opciones entre las que puede elegir en función del tipo de tarifa: (i) reprogramar la fecha del viaje previsto, (ii) solicitar un reembolso, sujeto a los términos y condiciones; o (iii) solicitar un vale.

El Grupo estima el importe de estos billetes no utilizados para los que no se espera que los clientes ejerciten sus derechos pendientes antes de su vencimiento en función de los términos y las condiciones del billete y del análisis de la experiencia histórica, un término denominado "breakage de billetes no utilizados". Estos ingresos se reconocen de acuerdo con los términos y condiciones de los billetes y el análisis de la experiencia histórica. En el *breakage* de billetes no utilizados, los ingresos se reconocen únicamente cuando el riesgo de una reversión importante de los ingresos es remoto. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha del balance.

Cuando se cancela un vuelo, el cliente tiene varias opciones entre las que puede elegir para sus billetes no utilizados: (i) una compensación, (ii) un reembolso, (iii) un cambio por un vuelo alternativo o (iv) un vale.

La presentación en los estados financieros de dichas opciones de los clientes, en la medida en que difieren de los criterios de reconocimiento detallados anteriormente, es la siguiente:

- Compensación por una cancelación de vuelo: dichos pagos se presentan netos dentro de Ingresos de pasajeros contra el billete original adquirido;
- Reembolso: los ingresos diferidos se reducen y no se registra ningún importe en el epígrafe de ingresos;
- Cambio por un vuelo alternativo: los importes se retienen en Ingresos diferidos hasta el momento en que sale el vuelo y, en este momento, se registran como Ingresos de pasajeros; y
- Vale: se mantiene dentro de Ingresos diferidos hasta el momento en el que se canjea por un vuelo o vence y, en este momento, se registra en Ingresos de pasajeros.

En relación con los vales, el Grupo también reconoce ingresos calculando la cantidad de vales para los que no se espera que los clientes ejerzan sus derechos pendientes antes de su vencimiento, de acuerdo con el análisis de la experiencia histórica. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha del balance. El importe de dichos ingresos reconocidos está restringido, cuando es necesario, de manera que el riesgo de reversión importante de los ingresos en el futuro sea remoto.

Los pagos recibidos en relación con determinados servicios complementarios al transporte de pasajeros, como los cargos por cambios de billete, no se consideran distintos de la obligación de ofrecer el vuelo de pasajeros. Los pagos relacionados con estos servicios complementarios se reconocen en Ingresos diferidos dentro de los pasivos corrientes hasta que el cliente ha tomado el vuelo.

El Grupo analiza si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de transporte de pasajeros considerando si tiene una obligación de cumplimiento de prestar servicios al cliente o si su obligación es gestionar la prestación del servicio por parte de un tercero. El Grupo actúa como agente cuando (i) cobra impuestos, aranceles y comisiones varias calculados a partir de la venta de billetes a pasajeros y los remite a las autoridades tributarias competentes y (ii) cuando ofrece servicios interlínea a aerolíneas socias ajenas al Grupo. Las comisiones percibidas en relación con los servicios de las agencias se reconocen como ingresos cuando los bienes o servicios subyacentes se han transferido al cliente. En todos los demás casos, el Grupo considera que actúa como mandante en relación con los servicios de transporte de pasajeros.

Ingresos de carga

El Grupo ha identificado una única obligación de ejecución en relación con los servicios de transporte de carga, y los ingresos asociados se evalúan a su precio de venta independiente y se reconocen cuando se ejecuta la obligación, lo que ocurre cuando se presta el servicio de transporte.

Otros ingresos

El Grupo ha identificado varias obligaciones de ejecución en relación con servicios que dan lugar a que los ingresos se reconozcan en Otros ingresos. Estos servicios, sus obligaciones de ejecución y el reconocimiento de los ingresos asociados comprenden:

- La prestación de servicios de mantenimiento y revisión para motores y fuselajes, cuando al Grupo se le contrata para mejorar un activo mientras que el cliente mantiene el control del mismo. Por lo tanto, las obligaciones de ejecución se satisfacen, y los ingresos se reconocen, con el paso del tiempo. El Grupo estima el porcentaje del contrato que se ha cumplido en la fecha del balance y reconoce los ingresos sobre la base del porcentaje de cumplimiento del contrato;
- La prestación de servicios de handling en tierra, donde las obligaciones de ejecución se cumplen cuando los servicios se prestan;
- La prestación de servicios de vacaciones y hoteles, donde las obligaciones de ejecución se cumplen con el paso del tiempo, cuando el cliente disfruta del servicio; y
- Las actividades de marca y marketing, donde las obligaciones de ejecución se cumplen cuando ocurren las actividades asociadas.

Programas de fidelización de clientes

El Grupo opera cuatro programas principales de fidelización: British Airways Club, Iberia Club, Vueling Club y Aer Lingus AerClub. Los programas de fidelización de clientes permiten a los viajeros acumular Avios que pueden canjear por varios premios, principalmente de viaje, incluidos vuelos, hoteles y alquiler de coches. También se venden Avios a socios comerciales para su uso en actividades de fidelización.

Emisión de Avios

Cuando se emite, el precio de venta independiente relativo de un Avio se reconoce en Ingresos diferidos dentro de los pasivos corrientes hasta que el cliente ha canjeado el Avio. El precio de venta independiente relativo de Avios está basado en el valor de los premios por los que se podrían canjear los Avios. El Grupo también reconoce ingresos vinculados a la proporción de Avios que no se prevé que se canjeen, denominados "*breakage*", en función de los resultados de los ejercicios de modelización realizados usando la experiencia histórica y las tendencias esperadas futuras en el comportamiento de los clientes hasta la fecha del balance. El importe de dichos ingresos reconocidos está limitado, cuando es necesario, de manera que el riesgo de reversión significativa de los ingresos en el futuro sea remoto.

Cuando la emisión de Avios se origina en viajes de las aerolíneas del Grupo, la contraprestación recibida del cliente puede diferir de la suma de los precios de venta independientes relativos. En estos casos, la imputación de la contraprestación a cada obligación de cumplimiento se realiza proporcionalmente empleando los precios de venta independientes relativos.

El Grupo cuenta con acuerdos contractuales con aerolíneas no pertenecientes al Grupo y socios no aéreos para la emisión y el canje de Avios, para los que ha identificado las siguientes obligaciones de ejecución:

Vales de acompañante

Algunos socios no pertenecientes al sector de la aviación emiten vales de acompañante a los titulares de sus tarjetas, los cuales forman parte de la contraprestación variable del contrato, en función del nivel de gasto que realicen los titulares de las tarjetas, y pueden canjearse con las aerolíneas del Grupo por el mismo vuelo y la misma clase de cabina del billete que se esté adquiriendo. El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución de los vales de acompañante usando técnicas de valoración en las que toma como referencia el importe que un tercero estaría dispuesto a pagar en una operación en condiciones de mercado.

Actividades de marca y marketing

Tanto para los socios aéreos como no aéreos, el Grupo concede licencias sobre las marcas de Avios y de las aerolíneas para determinadas actividades, como la creación de tarjetas de crédito de marca compartida. Además, el Grupo cuenta con determinados acuerdos contractuales por los que se compromete a prestar servicios de marketing a los miembros de los programas de fidelización en nombre de dichos socios. Según la NIIF 15, para la prestación tanto de servicios de marca como de marketing, el socio recibe ventajas que aumentan con la emisión de Avios. El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución relacionadas con los servicios de marca y marketing usando técnicas de valoración en las que toma como referencia el importe que un tercero estaría dispuesto a pagar en una operación en condiciones de mercado, por tener acceso a marcas comparables durante el periodo en el que utilizaría la marca. En el caso de los servicios de marca, dado que el Grupo considera que el socio tiene derecho a utilizar la marca, los ingresos se reconocen cuando se presta el servicio de marca, no a lo largo del tiempo. En el caso de las obligaciones de ejecución relativas a servicios de marketing, los ingresos se reconocen cuando ocurre la actividad de marketing.

Pagos por anticipado

Cuando un socio realiza un pago por adelantado al Grupo que no está vinculado a ninguna obligación de ejecución concreta, el Grupo considera que dicho pago es un pago por anticipado de bienes y servicios futuros, y los ingresos asociados se reconocen cuando se suministran dichos bienes y servicios, como se detalla arriba. En estos casos, el pago se imputa a todas las obligaciones de ejecución a lo largo de la duración del contrato. El Grupo estima el volumen de Avios que se prevé emitir a lo largo de la vigencia del contrato usando la experiencia, junto con las tendencias históricas y previstas en el futuro, e imputa los pagos en consecuencia a las correspondientes obligaciones de ejecución. En cada fecha del balance, el Grupo revisa su estimación del número de Avios que prevé emitir a lo largo de la vigencia del contrato y reconoce un ajuste de actualización en caso necesario.

Cuando un socio realiza un pago por adelantado al Grupo, el Grupo evalúa si tal pago constituye un suceso de financiación significativo.

Cuando se identifica un componente de financiación significativo, el Grupo estima el tipo de interés de mercado que generaría un pasivo de financiación de tamaño y plazo similares en condiciones de mercado. El Grupo reconoce el interés imputado en la Cuenta de resultados como Otros gastos financieros dentro de Gastos financieros.

Otras cuestiones

El Grupo examina si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de fidelización considerando si tiene una obligación de cumplimiento de prestar servicios al cliente o si la obligación consiste en procurar que los servicios los preste un tercero. Concretamente, el Grupo actúa como agente cuando el cliente canjea sus Avios en vuelos de socios interlínea ajenos al Grupo, en cuyo caso las comisiones a pagar al socio interlínea se presentan netas contra la liberación correspondiente del Ingreso diferido.

Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o naturaleza y en los casos en los que dicha presentación sea pertinente para la comprensión de los resultados financieros del Grupo. Aunque la dirección ha definido una lista de partidas y un umbral cuantitativo que merecería la categorización de excepcional y que se ha establecido en base a la experiencia histórica, el Grupo tiene flexibilidad para añadir partidas adicionales en el caso de que su tamaño o naturaleza merezcan dicha presentación. La política contable respecto a las partidas excepcionales y la clasificación de una partida como excepcional la aprueba el Consejo, a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Los resultados financieros del Grupo los supervisan el Comité de Dirección y el Consejo empleando métricas que excluyen las partidas excepcionales para posibilitar la comparativa con periodos de presentación anteriores, así como con otras empresas seleccionadas y también con el fin de tomar decisiones estratégicas, financieras y operativas.

Las partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluyen, entre otras: partidas como importes significativos por acuerdos relacionados con los planes de pensiones del Grupo, una reestructuración significativa, el efecto de combinaciones de negocios que no contribuyen a los resultados de explotación continuados del Grupo, una importante suspensión de la contabilidad de coberturas, acuerdos judiciales, operaciones fiscales individuales significativas, y el efecto de la venta, la baja o el deterioro de un activo o una inversión en un negocio. Cuando las partidas excepcionales se presentan de forma separada, el impacto fiscal resultante también se presenta por separado. Algunas partidas excepcionales podrían abarcar más de un periodo contable, como las reestructuraciones significativas, pero no más de dos periodos contables.

En la sección de Medidas alternativas de rendimiento se incluye más información.

Subvenciones públicas

Se reconocen las subvenciones públicas cuando existe la certeza razonable de que se recibirán. Los préstamos concedidos o avalados por estados que representan tipos de interés de mercado se registran por el importe de los fondos recibidos y se reconocen en el epígrafe de Deudas financieras. Aquellos préstamos concedidos o avalados por estados que representan tipos de interés por debajo del mercado se reconocen inicialmente a su valor razonable y se incluyen en el epígrafe de Deudas financieras, registrándose el diferencial sobre los fondos recibidos en el epígrafe de Ingresos diferidos y trasladándose al epígrafe correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática. Las subvenciones que compensan al Grupo por gastos asumidos se reconocen en el epígrafe correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática en los periodos en los que se reconocen los gastos.

Estimaciones contables, hipótesis y juicios fundamentales

La elaboración de los estados financieros exige juicios, estimaciones e hipótesis de la dirección que afectan a la aplicación de políticas y a los importes de activos y pasivos, ingresos y gastos registrados. Dichos juicios, estimaciones e hipótesis relacionadas se basan en la experiencia histórica y en otros factores diversos considerados razonables dadas las circunstancias. Los resultados que realmente se obtengan en el futuro pueden diferir de los juicios y las estimaciones que constituyen la base sobre la que se ha elaborado la información financiera. Estas hipótesis subyacentes se revisan constantemente. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen prospectivamente.

Las estimaciones e hipótesis que presentan un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los valores contables de activos y pasivos en el siguiente ejercicio son las siguientes:

- Reconocimiento de ingresos (nota 24): hipótesis de *breakage* aplicadas a los ingresos de pasajeros, los programas de fidelización de clientes y los vales no canjeados;
- Provisiones para grandes reparaciones y restauración (nota 27): principales hipótesis en las que se basa el valor contable de las provisiones; y
- Obligaciones por prestaciones a los empleados (nota 34): principales hipótesis actuariales del *Airways Pension Scheme* ("APS") y del *New Airways Pension Scheme* ("NAPS").

Los juicios que tienen un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los valores contables de los activos y pasivos en el próximo ejercicio son los siguientes:

- Impuestos sobre sociedades (nota 10): determinar si los pagos realizados a la HMRC en relación con la contabilidad del IVA de IAG Loyalty son recuperables;
- Arrendamientos (nota 14): determinación del plazo de arrendamiento de los contratos con opciones de renovación y rescisión; y
- Provisiones para grandes reparaciones y restauración (nota 27): determinación de la política contable para los aviones arrendados.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas

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

- Falta de intercambiabilidad: modificaciones a la NIC 21 efectivas para los periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2025.

El IASB y el Comité de Interpretaciones de las NIIF ("IFRIC", por sus siglas en inglés) emitieron las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de vigencia posterior a la de los presentes estados financieros. El Grupo ha evaluado el impacto de estas normas, modificaciones e interpretaciones y no se prevé que estas tengan un efecto sustancial en los ingresos declarados ni en los activos netos del Grupo. El Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligado cumplimiento:

- Clasificación y valoración de los instrumentos financieros: modificaciones a la NIIF 9 y a la NIIF 7 en vigor para los periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2026.

Presentación y divulgación de la NIIF 18 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 aplicará de forma retroactiva. La nueva norma introduce lo siguiente:

- El requisito de clasificar todos los ingresos y gastos de la Cuenta de resultados en una de las cinco categorías siguientes: de explotación, inversiones, financiación, impuestos sobre sociedades y operaciones discontinuadas, siendo las tres primeras nuevas. No hay cambios en los criterios de reconocimiento y valoración existentes en las NIIF y, por lo tanto, no habrá cambios en el beneficio después de impuestos.
- La divulgación de todas las medidas no GAAP de la Cuenta de resultados utilizadas para supervisar el rendimiento financiero del Grupo, denominadas Medidas de rendimiento definidas por la dirección ("MPM", por sus siglas en inglés), se incluyen en una única nota a los estados financieros.
- Directrices adicionales sobre la agregación y desagregación de la información en los estados financieros.
- En el Estado de flujos de efectivo, los intereses recibidos y los intereses pagados, que actualmente se presentan en los flujos de efectivo de las actividades de explotación, se reclasificarán en los flujos de efectivo de las actividades de inversión y en los flujos de efectivo de las actividades de financiación, respectivamente.

El Grupo está evaluando actualmente las implicaciones detalladas de la aplicación de la nueva norma en los estados financieros consolidados del Grupo. Los impactos materiales previstos inicialmente en los estados financieros consolidados del Grupo son los siguientes:

- En la Cuenta de resultados, las diferencias de cambio se clasificarán en la categoría en la que los ingresos y gastos relacionados formen la partida que da lugar a la diferencia de cambio;
- En la Cuenta de resultados, la ineficacia derivada de las relaciones de cobertura, así como las ganancias y pérdidas realizadas y no realizadas sobre derivados no clasificados como de cobertura, se clasificarán en la categoría en la que se registre la operación subyacente relacionada;
- En el Estado de flujos de efectivo, los intereses percibidos y los intereses pagados se clasificarán dentro de los flujos de efectivo de las actividades de inversión y de los flujos de efectivo de las actividades de financiación, respectivamente; y
- La introducción de las MPM y su interacción con las Medidas de rendimiento alternativas (MAR) existentes.

3 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 ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025:

- El 17 de enero de 2025, el Grupo pagó 305 millones de euros para amortizar, con una prima neta, 300 millones de euros del valor nominal de los bonos no garantizados a tipo fijo por valor de 700 millones de euros con vencimiento en 2029. El 12 de septiembre de 2025, el Grupo pagó otros 292 millones de euros para amortizar, con una prima neta, 281 millones de euros del valor nominal de los 400 millones de euros restantes en ese momento. El 29 de septiembre de 2025, el Grupo pagó otros 119 millones de euros para amortizar el valor nominal pendiente restante de los bonos. Al amortizar los bonos, el Grupo pagó los intereses devengados por los bonos, que ascendían a 16 millones de euros;
- El 17 de enero de 2025, el Grupo pagó 269 millones de euros para amortizar, con un descuento neto, 277 millones de euros del valor nominal de los bonos no garantizados a tipo fijo por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2027. El 12 de septiembre de 2025, el Grupo pagó otros 89 millones de euros para amortizar, con un descuento neto, 90 millones de euros del valor nominal de los 223 millones de euros restantes en ese momento. Al amortizar los bonos, el Grupo pagó los intereses devengados por los bonos, que ascendían a 3 millones de euros;
- El 27 de febrero de 2025, el Consejo de Administración propuso un dividendo complementario de 0,06 euros por acción, por un importe total de 280 millones de euros, que fue aprobado en la Junta General Anual celebrada el 19 de junio de 2025;
- Durante marzo de 2025, el Grupo ejerció opciones para 12 aviones Airbus A350 y seis aviones Boeing 777-9. Estos pedidos forman parte de la inversión continua del Grupo en aviones nuevos y modernos para impulsar la eficiencia operativa, reducir las emisiones y mejorar los productos a bordo para los clientes. Los aviones se entregarán entre 2028 y 2030;
- El 25 de marzo de 2025, el Grupo amortizó al vencimiento los bonos sénior no garantizados a tipo fijo por valor de 500 millones de euros;
- El 9 de mayo de 2025, el Grupo firmó acuerdos con Boeing para la compra de 32 aviones 787-10 y con Airbus para la compra de 21 aviones A330-900neo. Los aviones se entregarán entre 2028 y 2033 y se utilizarán para satisfacer las necesidades de la flota de largo radio a medio plazo del Grupo. El pedido de la flota fue posteriormente aprobado por los accionistas el 19 de junio de 2025.
- El 11 de septiembre de 2025, el Grupo emitió 500 millones de euros en bonos sénior no garantizados con vencimiento en 2030 y un tipo de interés fijo del 3,352%;
- El 17 de septiembre de 2025, el Grupo, en calidad de inversor, anunció que la alianza **oneworld** y Breakthrough Energy Ventures habían lanzado un fondo de inversión para promover y comercializar tecnologías de combustibles de aviación sostenibles ("SAF", por sus siglas en inglés). Como parte del acuerdo, el Grupo se comprometió a aportar 21 millones de euros (25 millones de dólares estadounidenses) al fondo de inversión. A 31 de diciembre de 2025, tras las aportaciones realizadas con posterioridad al anuncio mencionado, el compromiso restante era de 17 millones de euros (20 millones de dólares estadounidenses);
- El 6 de noviembre de 2025, el Consejo de Administración declaró un dividendo a cuenta de 0,048 euros por acción, por un importe total de 220 millones de euros, que se abonó posteriormente antes del 31 de diciembre de 2025; y
- El 17 de noviembre de 2025, British Airways pagó 349 millones de euros (403 millones de dólares estadounidenses) para amortizar anticipadamente los Pasivos por financiación de activos relacionados con 10 aviones financiados inicialmente en 2020. Al amortizar los Pasivos por financiación de activos, British Airways registró una pérdida de 13 millones de euros, registrada en Gastos financieros en la Cuenta de resultados, asociada a los costes de transacción incurridos.

4 Impacto del cambio climático en la información financiera

Operaciones relevantes y estimaciones contables, hipótesis y juicios fundamentales empleados para determinar el impacto del cambio climático

A consecuencia del cambio climático, el Grupo ha diseñado y aprobado su estrategia climática Flightpath Net Zero, por la que el Grupo se ha comprometido a alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono en 2050. Aunque los planes de negocio aprobados actuales tienen una duración de tres años, la estrategia climática Flightpath Net Zero afecta a las operaciones a corto, medio y largo plazo del Grupo.

Los detalles relativos a los datos e hipótesis utilizados para determinar la estrategia climática Flightpath Net Zero engloban, entre otros, los que figuran a continuación, que se encuentran bajo el control del Grupo:

- El coste adicional del compromiso asumido por el Grupo de aumentar el uso de combustibles de aviación sostenibles ("SAF", por sus siglas en inglés) hasta el 10% para 2030 y hasta el 70% para 2050;
- El coste derivado de sufrir un incremento en el nivel de los programas de compensaciones de carbono y de captura de carbono; y
- El impacto derivado de la introducción de aviones más eficientes en el consumo de combustible y de la capacidad para operarlos de forma más eficiente.

Además de estos datos e indicadores que se encuentran bajo el control de la dirección, Flightpath Net Zero engloba hipótesis sobre los consumidores, las administraciones públicas y los reguladores relacionados con lo siguiente:

- El impacto en la demanda de transporte aéreo de pasajeros a consecuencia tanto de las tendencias de los pasajeros en relación con el cambio climático como de las políticas de los Gobiernos;
- Inversiones y políticas relacionadas con el desarrollo de instalaciones de producción de combustibles SAF;
- Inversiones y mejoras en la gestión del tráfico aéreo; y
- El precio del carbono a través de los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión ("RCDE") de la UE, Suiza y el Reino Unido y el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional ("CORSIA", por sus siglas en inglés) de la ONU.

El nivel de incertidumbre sobre el impacto de estos factores aumenta con el paso del tiempo. Por tanto, el Grupo ha aplicado estimaciones y juicios críticos a la evaluación del impacto del cambio climático en el reconocimiento y la valoración de los activos y pasivos en los estados financieros.

Estimaciones contables, hipótesis y juicios fundamentales: Estimación sobre flujos de efectivo previstos

La estrategia contra el cambio climático Flightpath Net Zero evalúa el impacto con un horizonte a largo plazo hasta 2050, de ahí que aumente con el tiempo el grado de incertidumbre estimativa a la hora de determinar las previsiones de flujos de efectivo. En aquellos activos y pasivos en los que la recuperabilidad depende de los flujos de efectivo a largo plazo, se han aplicado las siguientes estimaciones contables, hipótesis y juicios fundamentales, en la medida en que puedan medirse con confianza.

a Planes de flota a largo plazo y vidas económicas útiles

La estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo se ha desarrollado junto con los planes de flota a largo plazo de cada compañía operadora. Esto incluye la evaluación anual de las vidas útiles y los valores residuales de cada tipo de avión.

Con la flota de aviones actual y la entrega futura en firme de 217 aviones eficientes en el consumo de combustible, tal y como se detalla en la nota 15, el Grupo considera que los activos de flota actual y futura están en consonancia con los planes de flota a largo plazo para llevar a cabo su estrategia climática Flightpath Net Zero. Todos los aviones de la flota, y aquellos que serán entregados en el futuro, tienen la capacidad de usar combustibles SAF en sus operaciones sin impedimentos. Por lo tanto, no ha surgido ningún deterioro ni se han corregido la vida útil ni los valores residuales de los aviones en el ejercicio actual ni en el anterior a consecuencia de los planes de descarbonización del Grupo.

b Pruebas de deterioro de las unidades generadoras de efectivo del Grupo

Con respecto a cada unidad generadora de efectivo ("UGE"), el Grupo aplica modelos de flujos de efectivo descontados elaborados a partir de las previsiones de flujos de efectivo que contienen los planes de negocio a tres años aprobados. La estrategia del Grupo de Flightpath Net Zero es a largo plazo por naturaleza e incluye compromisos que ocurrirán en diferentes puntos a lo largo de este horizonte temporal. Aquellos compromisos que ocurran en el corto plazo se han incorporado en los planes de negocio a tres años.

El Grupo ajusta el último año (que es el tercer año) de estos flujos de efectivo ponderados por su probabilidad para incorporar los impactos del cambio climático previstos a medio plazo, hasta 2035 (2024: hasta 2030), de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo. Estos ajustes se limitan a aquellos que: (i) el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha del balance, ya que los costes posteriores a 2035 presentan un grado de incertidumbre tan elevado que no pueden estimarse con fiabilidad, (ii) únicamente se refieren a la base de activos actual del Grupo en su estado actual e (iii) incorporan la legislación y regulación que se prevé que sea necesario cumplir para alcanzar la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo, y en los que se han realizado progresos suficientes en la fecha del balance.

Como resultado, los modelos de deterioro del Grupo incorporan los siguientes aspectos de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo hasta 2035, fecha más allá de la cual el grado de incertidumbre en relación con los plazos y los costes imposibilita realizar estimaciones fiables: (i) un aumento en el consumo de combustibles SAF en el mix global de combustibles, (ii) coste previsto del carbono, incluidos los combustibles SAF, los derechos RCDE y las unidades CORSIA (todo ello obtenido de información procedente de fuentes o cálculos externos), (iii) la eliminación de los derechos RCDE gratuitos actuales por parte de los Estados Miembros de la UE, de Suiza y del Reino Unido, e (iv) hipótesis relativas a la capacidad del Grupo para recuperar estos incrementos de costes mediante un aumento de los precios de los billetes.

A la hora de definir sus modelos de deterioro, el Grupo elabora sus proyecciones de flujos de efectivo partiendo de la base de que utiliza la flota actual en su estado actual. El Grupo excluye los flujos de efectivo que prevé obtener de reestructuraciones futuras, a menos que ya se hayan comprometido, y de los activos que el Grupo no utiliza actualmente. Además, para evitar dudas, los modelos de deterioro del Grupo excluyen los siguientes aspectos de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo: (i) la transición esperada a aviones eléctricos y de hidrógeno, así como los avances tecnológicos futuros de los motores a reacción y fuselajes; (ii) cualquier ahorro derivado de la transición a unos aviones más eficientes en el consumo de combustible, excepto los que se encuentran en la flota del Grupo o los pedidos comprometidos que se entregarán durante el periodo cubierto por el plan de negocio como aviones de sustitución; (iii) las ventajas asociadas al desarrollo de tecnologías de captura de carbono y mecanismos mejorados de compensación de las emisiones; (iv) las reformas beneficiosas que necesitan las leyes y los reglamentos sobre gestión del tráfico aéreo; (v) el consumo de productos SAF avanzados que aún no se ha demostrado que sean tecnológicamente viables; y (vi) los incentivos o medidas de apoyo de los Gobiernos que se necesitan en toda la cadena de suministro.

Como se detalla en la nota 17, el Grupo aplica una tasa de crecimiento a largo plazo a estos flujos de efectivo ajustados ponderados por probabilidad para cada UGE, y cada una de las tasas de crecimiento a largo plazo incluye un ajuste específico para reducir la tasa para reflejar las hipótesis del Grupo en relación con el impacto de la reducción de la demanda y la elasticidad derivadas del cambio climático. Estos impactos en la demanda se determinan a partir de datos de mercado externos, publicaciones del sector y análisis internos.

A la vista de la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, el Grupo ha aplicado sensibilidades adicionales en la nota 17 para reflejar un impacto más adverso del cambio climático del que se prevé actualmente. Este se ha recogido a través de las sensibilidades a la baja de la tasa de crecimiento a largo plazo, los AKO y los márgenes de explotación, y el aumento de la sensibilidad del precio del combustible.

c Valoración de los activos afectos a planes de prestaciones a empleados

Los planes de prestaciones a empleados del Grupo están representados principalmente por los planes APS y NAPS de British Airways en el Reino Unido. Estos planes están estructurados para realizar pagos posempleo a sus participantes a largo plazo; en este sentido, los administradores han definido activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y activos orientados a la conciliación de pasivos que vencen a largo plazo para adecuarlos a los pagos de prestaciones previstos.

Los activos de estos planes se invierten fundamentalmente en una gama diversificada de acciones, bonos e inmuebles. La valoración de estos activos va desde los que cotizan en mercados activos, donde se pueden obtener precios de forma fácil y regular, hasta aquellos cuyas valoraciones no están basadas en datos de mercado observables y que, por lo tanto, a menudo requieren modelos de valoración complejos. Los administradores de los planes han integrado las consideraciones sobre el cambio climático en su toma de decisiones a largo plazo y sus procesos de información en todas las clases de activos, dialogando activamente con todos los gestores de fondos y carteras para asegurarse de que, en los casos en los que se necesiten datos que resultan inobservables para los modelos de valoración, estos incorporan expectativas a largo plazo sobre el impacto del cambio climático.

d Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

A la hora de determinar los importes recuperables de sus activos por impuestos diferidos, el Grupo aplica previsiones sobre flujos de efectivo futuros en un periodo de hasta 10 años derivadas de los planes de negocio a tres años aprobados. El Grupo aplica una tasa de crecimiento a medio plazo para el periodo posterior a los planes de negocio a tres años, que es específica para cada compañía operadora. A la hora de considerar el impacto de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo, la dirección ajusta esta tasa de crecimiento a medio plazo, cuando corresponde, para incorporar el supuesto impacto en los ingresos y los costes del Grupo.

e Reconocimiento de provisiones

En el marco de Flightpath Net Zero, el Grupo se ha comprometido a reducir sus emisiones netas a cero en 2050 y, en consecuencia, el Grupo ha tenido en cuenta si tal compromiso da lugar a una provisión en la fecha del balance. Para reconocer una provisión, la entidad debe cumplir los siguientes criterios: (i) la entidad tiene una obligación presente como resultado de un suceso pasado, (ii) es probable que sea necesaria una salida de recursos económicos para liquidar la obligación y (iii) puede hacerse una estimación fiable del importe de la obligación.

Aunque el Grupo considera que habrá una salida económica de recursos para cumplir su compromiso Flightpath Net Zero, estos compromisos se refieren a las emisiones que se produzcan en futuros periodos financieros, independientemente de cuándo se anunciaron dichos compromisos. En consecuencia, el Grupo no considera que los compromisos Flightpath Net Zero den lugar a una obligación presente como resultado de un hecho pasado y no se ha reconocido ninguna provisión separada en relación con estos compromisos.

f El precio del carbono

Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión de la UE, Suiza y el Reino Unido

Los derechos de emisión RCDE de la UE, Suiza y el Reino Unido se crearon para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de manera eficaz. En estos regímenes las compañías operadoras del Grupo deben comprar derechos de emisión o los reciben de acuerdo con las cuotas fijadas. El Grupo está obligado a entregar anualmente estos derechos a las respectivas autoridades en función del volumen de CO₂ equivalente emitido en un periodo de doce meses. Con el tiempo, el volumen de derechos de emisión disponibles desciende para reducir las emisiones totales, lo que da lugar a un incremento del precio de dichos derechos. El Grupo prevé que el precio futuro de dichos derechos siga aumentando y que cese la asignación gratuita de derechos de emisión. Dada la naturaleza relativamente no líquida del mercado de derechos de emisión, existe incertidumbre sobre el precio futuro de dichos derechos.

Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional

En octubre de 2016 la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó CORSIA, cuyo objetivo es compensar las emisiones de CO₂ relacionadas con el crecimiento del tráfico aéreo internacional a partir del 1 de enero de 2021, con una fase piloto que se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2023. La primera fase de la aplicación de CORSIA comenzó el 1 de enero de 2024 y se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2026, tras lo cual la segunda fase se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2035, medida en periodos contables de tres ejercicios. La primera fase del CORSIA es voluntaria y actualmente 126 Estados han aceptado participar.

La primera fase de CORSIA utiliza las emisiones totales de CO₂ de la aviación civil internacional sobre una base de referencia del 85% del nivel de emisiones de 2019 (el Año de Referencia) para todos los estados participantes. Los requisitos de compensación se aplican a los vuelos admisibles de CORSIA, que son todos los vuelos internacionales entre Estados participantes, quedando excluidos los siguientes vuelos: (i) los vuelos nacionales, (ii) los vuelos internacionales entre estados en los que al menos un estado no se haya ofrecido voluntario para participar en la primera fase y (iii) los vuelos sujetos a diversos acuerdos RCDE, para evitar la duplicación de las tasas de emisión. Además, para los vuelos que utilicen combustible SAF, el requisito de compensación de CORSIA se reduce, pero no se elimina, en función de las reducciones de carbono durante el ciclo de vida del combustible SAF en comparación con el queroseno fósil convencional para aviones.

El cálculo y la verificación de los requisitos de compensación en la primera fase los determinará el enfoque sectorial anualmente, y las compañías retirarán sus obligaciones en 2028 (aunque las retiradas pueden producirse antes previo acuerdo con las autoridades nacionales). Según el enfoque sectorial, cada una de las compañías operadoras del Grupo deberá compensar una cantidad de emisiones de CO₂ equivalente a las emisiones generadas en los vuelos elegibles para CORSIA, multiplicadas por el Factor de Crecimiento Sectorial. El Factor de Crecimiento Sectorial se calcula en función del total de emisiones mundiales de CO₂ de la aviación generadas en rutas aéreas internacionales entre todos los estados participantes en un año determinado, dividido entre el total de emisiones sectoriales de CO₂ en el Año de Referencia para las mismas rutas.

Sistemas voluntarios de compensación

El Grupo utiliza determinados sistemas voluntarios de compensación para compensar ciertas emisiones de CO₂. El Grupo adquiere certificados de compensación procedentes de una amplia gama de proyectos acreditados. Periódicamente, el Grupo retirará estos certificados de compensación del registro.

Impacto en la información financiera

Como se expone en la nota 2, el Grupo contabiliza la compra de derechos como un aumento en Activos relacionados con el carbono y otros activos que se valoran a coste amortizado. Además, dado que el Grupo emite CO₂ equivalente en el marco de sus operaciones de vuelo, se reconoce una provisión para liquidar la Obligación relacionada con el carbono. A medida que se reconoce la provisión, se registra un importe correspondiente en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de combustible y derechos de emisión. Para aquellas emisiones para las que el Grupo ya ha comprado Activos relacionados con el carbono, la provisión se valora al coste ponderado de dichos derechos de emisión. Cuando el nivel de emisiones supera las cantidades de derechos de emisión mantenidos, este déficit se valora al precio de mercado de dichos derechos de emisión en la fecha del balance.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 y a tal fecha, el Grupo ha registrado lo siguiente en sus estados financieros:

Los activos relacionados con el carbono (presentados como parte de Activos relacionados con el carbono y otros activos en la nota 20) incluyen los siguientes importes:

Millones de euros	2025				2024			
	Activos RCDE	Activos CORSIA	Compensación voluntaria	Total	Activos RCDE	Activos CORSIA	Compensación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero	598	-	-	598	577	-	-	577
Compra de activos relacionados con el carbono	496	-	-	496	242	-	-	242
Cancelados/retirados a lo largo del ejercicio	(320)	-	-	(320)	(233)	-	-	(233)
Diferencias de cambio	(18)	-	-	(18)	12	-	-	12
Saldo a 31 de diciembre	756	-	-	756	598	-	-	598
Análisis:								
Corrientes	321	-	-	321	323	-	-	323
No corrientes	435	-	-	435	275	-	-	275
	756	-	-	756	598	-	-	598

Las obligaciones relacionadas con el carbono (presentadas como parte de las Provisiones en la nota 27) incluyen los siguientes importes:

Millones de euros	2025				2024			
	Obligaciones RCDE	Obligaciones CORSIA	Compensación voluntaria	Total	Obligaciones RCDE	Obligaciones CORSIA	Compensación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero	307	9	-	316	244	-	3	247
Obligaciones reconocidas en la Cuenta de resultados ¹	328	61	-	389	304	9	1	314
Reversión de importes no utilizados en la Cuenta de resultados ¹	(11)	-	-	(11)	(12)	-	(1)	(13)
Canceladas/retiradas a lo largo del ejercicio	(320)	-	-	(320)	(233)	-	(3)	(236)
Diferencias de cambio	(6)	-	-	(6)	4	-	-	4
Saldo a 31 de diciembre	298	70	-	368	307	9	-	316
Análisis:								
Corrientes	298	-	-	298	307	-	-	307
No corrientes	-	70	-	70	-	9	-	9
	298	70	-	368	307	9	-	316

1 Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, el importe total en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de combustible y derechos de emisión fue de 378 millones de euros (2024: 301 millones de euros). Véase la nota 6.

En la nota 35 se detallan los importes registrados en el Estado de flujos de efectivo correspondiente a los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre de 2024.

A 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha adquirido y se ha comprometido a adquirir, a precios fijos, los siguientes porcentajes de los derechos de emisión totales que se prevé comprar a lo largo de los periodos del plan de negocio a tres años:

Porcentaje de derechos de emisión necesarios previstos	2025	2024
En los próximos 12 meses	100%	100%
1 a 2 años	82%	67%
2 a 3 años	36%	19%

5 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 función de 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 en función del 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 sobre los que debe informarse a efectos de presentación de información financiera. LEVEL también es un segmento operativo, pero no supera los umbrales cuantitativos para que se deba proporcionar información al respecto, y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada para LEVEL.

Existen diversos niveles de operaciones 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 y vacacionales de IAG Loyalty a los segmentos operativos de las 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 complementarios a 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 ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025

Millones de euros	2025						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos							
Ingresos de pasajeros	15.639	6.070	3.234	2.426	1.181	419	28.969
Ingresos de carga	913	267	-	50	-	8	1.238
Otros ingresos	127	1.350	29	29	1.471	-	3.006
Ingresos externos	16.679	7.687	3.263	2.505	2.652	427	33.213
Ingresos entre segmentos	507	398	1	24	389	553	1.872
Ingresos por segmento	17.186	8.085	3.264	2.529	3.041	980	35.085
Gastos de personal	(3.679)	(1.486)	(460)	(551)	(120)	(290)	(6.586)
Gastos de combustible y derechos de emisión	(3.986)	(1.476)	(856)	(628)	-	(137)	(7.083)
Gasto por depreciación y amortización	(1.455)	(545)	(308)	(201)	(33)	(86)	(2.628)
Beneficio/(pérdida) de explotación	2.597	1.313	393	282	548	(109)	5.024
Partidas excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales	2.597	1.313	393	282	548	(109)	5.024
Gastos no operativos netos							(519)
Beneficio antes de impuestos							4.505
Activos totales	25.654	10.254	3.494	2.667	4.775	(3.995)	42.849
Pasivos totales	(18.337)	(8.939)	(3.447)	(2.122)	(4.458)	2.048	(35.255)

¹ Incluye eliminaciones en los activos totales de 17.269 millones de euros y en los pasivos totales de 5.329 millones de euros.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

Millones de euros	2024						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos							
Ingresos de pasajeros	15.426	5.807	3.240	2.291	1.099	411	28.274
Ingresos de carga	921	250	-	55	-	8	1.234
Otros ingresos	110	1.034	19	16	1.413	-	2.592
Ingresos externos	16.457	7.091	3.259	2.362	2.512	419	32.100
Ingresos entre segmentos	530	451	2	14	350	485	1.832
Ingresos por segmento	16.987	7.542	3.261	2.376	2.862	904	33.932
Gastos de personal	(3.386)	(1.618)	(427)	(508)	(104)	(313)	(6.356)
Gastos de combustible y derechos de emisión	(4.328)	(1.611)	(895)	(638)	-	(136)	(7.608)
Gasto por depreciación y amortización	(1.338)	(476)	(279)	(169)	(23)	(79)	(2.364)
Beneficio/(pérdida) de explotación	2.422	867	400	205	495	(106)	4.283
Partidas excepcionales ²	-	(160)	-	-	-	-	(160)
Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales	2.422	1.027	400	205	495	(106)	4.443
Gastos no operativos netos							(720)
Beneficio antes de impuestos							3.563
Activos totales	26.138	10.220	3.731	2.431	4.164	(2.880)	43.804
Pasivos totales	(20.328)	(9.319)	(3.850)	(2.170)	(3.861)	1.900	(37.628)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.960 millones de euros y en los pasivos totales de 5.676 millones de euros.

2 Para obtener más información acerca de las partidas excepcionales, véase la sección Medidas alternativas de rendimiento.

b Otros ingresos

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2025	2024
Servicios de vacaciones y hoteles	1.010	990
Servicios de mantenimiento y reparación	1.045	820
Servicios de marketing y marca	451	436
Servicios de handling en tierra	191	159
Otros	309	187
	3.006	2.592

c Análisis geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2025	2024
Reino Unido	11.793	11.291
España	6.370	5.562
EE. UU.	5.464	5.406
Resto del mundo	9.586	9.841
	33.213	32.100

Activos por área
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

A 31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
Reino Unido	14.021	1.807
España	5.617	1.210
EE. UU.	97	18
Resto del mundo	1.397	607
	21.132	3.642

6 Gastos de explotación

a Gastos por naturaleza

El resultado de explotación se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2025	2024
Gasto por depreciación de activos por derecho de uso	1.113	1.134
Gasto por depreciación de activos en propiedad	1.173	972
Amortización y deterioro de activos intangibles	316	239
Gasto por depreciación de otros activos de arrendamiento	26	19
	2.628	2.364

Coste de existencias:

Millones de euros	2025	2024 ¹
Coste de existencias reconocidas como gasto	1.536	1.318
	1.536	1.318

1 Las cifras de 2024 incluyen una reexpresión para aumentar el Coste de existencias reconocidas como gasto en la Cuenta de resultados en 106 millones de euros. Esta reexpresión no ha supuesto ningún cambio en ninguna de las partidas de la Cuenta de resultados de 2024.

b Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2025	2024
Gastos de combustible	6.525	7.116
Pérdidas por cobertura	180	191
Derechos de emisión	378	301
	7.083	7.608

c Propiedad, TI y otros gastos

Millones de euros	2025	2024
Gastos de TI	536	478
Costes de inmuebles	284	290
Gastos de seguros, honorarios profesionales y otros gastos	265	352
	1.085	1.120

7 Honorarios de los auditores

Los honorarios de los servicios de auditoría y de otra índole prestados por el auditor externo de las cuentas anuales consolidadas del Grupo y de determinadas cuentas anuales individuales de las sociedades consolidadas, KPMG Auditores S.L., y por empresas de la red de KPMG, en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre de 2024, fueron los siguientes:

Miles de euros	2025	2024
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	6.990	6.979
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	1.166	1.284
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	155	205
Otros servicios de auditoría y cumplimiento	2.163	1.795
	10.474	10.263

Los honorarios a pagar al auditor externo del Grupo por la auditoría del plan de pensiones del Grupo durante el ejercicio ascendieron a 265 mil euros (2024: 268 mil euros).

8 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2025	2024
Sueldos y salarios	4.467	4.380
Contribuciones a la seguridad social	772	692
Gastos por pensiones	308	312
Gasto por planes de pago basados en acciones	58	72
Otros gastos de personal¹	981	900
Gastos de personal totales	6.586	6.356

1 Otros gastos de personal comprenden dietas y alojamiento de tripulación.

El número de empleados durante el ejercicio y a 31 de diciembre fue el siguiente:

	2025			2024		
	31 de diciembre de 2025			31 de diciembre de 2024		
	Número medio de empleados	Número de empleados¹	Porcentaje de mujeres	Número medio de empleados	Número de empleados¹	Porcentaje de mujeres
De vuelo:						
Tripulación de cabina	25.304	25.225	70%	24.421	24.615	70%
Pilotos	8.951	9.107	7%	8.516	8.742	7%
De tierra:						
Aeropuertos	16.717	16.501	38%	16.725	16.396	38%
Oficinas	16.978	16.906	48%	16.313	16.936	48%
Mantenimiento	7.680	7.809	9%	7.288	7.454	8%
Alta dirección	241	238	35%	235	235	36%
	75.871	75.786	44%	73.498	74.378	44%

1 El número de empleados se basa en la plantilla real a 31 de diciembre.

9 Gastos e ingresos financieros y otros ingresos no operativos

a Gastos financieros

Millones de euros	2025	2024
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(4)	(10)
Pasivos por financiación de activos	(206)	(198)
Pasivos por arrendamiento	(416)	(485)
Bonos	(36)	(62)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(150)	(130)
Otros préstamos	(33)	(50)
Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado	27	33
Otros gastos financieros	(43)	(15)
	(861)	(917)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2025	2024
Intereses sobre otros depósitos remunerados, efectivo y activos líquidos equivalentes	274	404
Otros ingresos financieros	5	-
	279	404

c Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros

Millones de euros	2025	2024
Cambio neto en el valor razonable de los bonos convertibles	(201)	(237)
	(201)	(237)

d Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2025	2024
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	84	63
	84	63

e Otros (gastos)/ingresos no operativos

Millones de euros	2025	2024
Ganancia por la venta de inversiones	1	-
Ingreso correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 19)	13	7
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación (nota 18)	3	-
(Pérdida)/ganancia reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(27)	42
(Pérdida)/ganancia no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(128)	95
Variación neta en el valor razonable asociada a las coberturas a valor razonable (nota 30)	1	-
Gasto por rescisión del contrato con Air Europa Holdings	-	(50)
	(137)	94

10 Impuestos
a (Gastos)/ingresos fiscales

(Gastos)/ingresos fiscales reconocidos en la Cuenta de resultados, el Estado de resultado global y directamente en el patrimonio neto:

Millones de euros	2025				2024			
	Cuenta de resultados	Estado de resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total	Cuenta de resultados	Estado de resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total
Impuestos corrientes								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	1	-	-	1	183	-	-	183
Cambios respecto al ejercicio corriente	(501)	14	4	(483)	(384)	7	-	(377)
Impuestos corrientes totales	(500)	14	4	(482)	(201)	7	-	(194)
Impuestos diferidos								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(6)	1	1	(4)	(33)	(2)	-	(35)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(657)	110	4	(543)	(597)	(70)	4	(663)
Cambio del tipo impositivo/ diferencias por conversión	-	-	-	-	-	-	-	-
Impuestos diferidos totales	(663)	111	5	(547)	(630)	(72)	4	(698)
Impuestos totales	(1.163)	125	9	(1.029)	(831)	(65)	4	(892)

El ingreso fiscal corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado con los movimientos relativos a los planes de pensiones de 14 millones de euros (2024: ingreso de 7 millones de euros).

El ingreso fiscal reconocido directamente en el patrimonio neto de 4 millones de euros (2024: gasto de 14 millones de euros) está relacionado con las coberturas de flujos de efectivo, junto con un ingreso de 5 millones de euros (2024: ingreso de 18 millones de euros) relacionado con los planes basados en acciones.

Dentro del apartado de impuestos en el Estado de resultado global se incluye un ingreso fiscal de 139 millones de euros (2024: gasto fiscal de 64 millones de euros) que podrá ser reclasificado a la Cuenta de resultados y un gasto fiscal de 14 millones de euros (2024: gasto fiscal de 1 millón de euros) que no se reclasificará.

b Activo por impuestos corrientes

Millones de euros	2025	2024
Saldo a 1 de enero	220	157
Cuenta de resultados	(500)	(201)
Estado de resultado global	14	7
Reconocido directamente en el patrimonio neto	4	-
Efectivo	488	245
Conversión de divisas y otros cambios	(12)	12
Saldo a 31 de diciembre	214	220
Activo por impuesto corriente	242	231
Pasivo por impuesto corriente	(28)	(11)
Saldo a 31 de diciembre	214	220

c (Pasivo)/activo por impuestos diferidos

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Pasivos por arrendamiento	Indemnizaciones por despido de empleados y otros	Planes de pensiones	Ganancias/pérdidas de valor razonable ¹	Planes de retribución basados en acciones	Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores e ingresos fiscales	Otras diferencias temporarias ²	Total
Saldo a 1 de enero de 2025	(1.389)	113	8	279	34	45	56	1.335	19	500
Cuenta de resultados	(351)	(85)	-	6	(1)	-	(15)	(314)	97	(663)
Estado de resultado global	-	-	-	3	(11)	139	-	(21)	1	111
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	4	1	-	-	5
Cambios por conversión de divisa y otros	82	-	-	-	(1)	(18)	(2)	(31)	(9)	21
Saldo a 31 de diciembre de 2025	(1.658)	28	8	288	21	170	40	969	108	(26)
Saldo a 1 de enero de 2024	(1.013)	24	7	214	45	121	26	1.721	53	1.198
Cuenta de resultados	(395)	91	1	41	(3)	-	11	(326)	(50)	(630)
Estado de resultado global	-	-	-	23	(12)	(64)	-	(20)	1	(72)
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	(14)	18	-	-	4
Cambios por conversión de divisa y otros	19	(2)	-	1	4	2	1	(40)	15	-
Saldo a 31 de diciembre de 2024	(1.389)	113	8	279	34	45	56	1.335	19	500

1 En las ganancias/pérdidas de valor razonable se incluyen tanto la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como la Reserva para gastos por coberturas; el movimiento correspondiente en relación con el Estado de resultado global en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo en 2025 era de 151 millones de euros (2024: 40 millones de euros, véase la nota 30d).

2 Otras diferencias temporarias incluye un activo por impuestos diferidos relacionado con intereses corporativos de 64 millones de euros (2024: 36 millones de euros). No hubo pasivos por impuestos diferidos relacionados con ganancias no distribuidas (2024: 5 millones de euros).

Millones de euros	2025	2024
Activos por impuestos diferidos	675	754
Pasivos por impuestos diferidos	(701)	(254)
Saldo a 31 de diciembre	(26)	500

Los activos por impuestos diferidos están relacionados en su mayor parte con España y el Reino Unido y se espera que se produzca una reversión completa dentro de más de un año. El reconocimiento de los activos por impuestos diferidos se apoya en la reversión prevista de los pasivos por impuestos diferidos en los periodos correspondientes, en las previsiones de resultados de explotación de los planes de negocio aprobados por el Consejo y en las previsiones a más largo plazo, cuando sea necesario, elaboradas por la dirección.

d Conciliación del gasto fiscal total en la Cuenta de resultados

El (gasto)/ingreso fiscal se calcula aplicando los tipos impositivos nacionales a los beneficios/(pérdidas) en los países donde se genera el beneficio/(pérdida). Las diferencias entre el gasto fiscal esperado (2024: gasto) y el gasto fiscal real (2024: gasto) sobre el beneficio del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 (2024: beneficio) se explican a continuación:

Millones de euros	2025	2024
Beneficio antes de impuestos	4.505	3.563
Gasto fiscal medio ponderado del Grupo ¹	(1.092)	(873)
Pérdidas no reconocidas y diferencias temporarias deducibles originadas en el ejercicio	(20)	(47)
Movimientos en el valor razonable de los bonos convertibles	3	11
Participación en las ganancias y pérdidas de empresas asociadas ²	17	(3)
Activos fiscales dados de alta de ejercicios anteriores	19	10
Efecto del menor tipo impositivo en las Islas Canarias	13	8
Dividendos intragrupo	(59)	(26)
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	(4)	15
Derogación del Real Decreto-ley 3/2016 en España	-	135
Cambios en la normativa contable/legislación tributaria	-	(35)
Planes de prestaciones a los empleados contabilizados netos de impuestos retenidos a cuenta	17	13
Gastos no deducibles	(51)	(26)
Otras partidas ²	(6)	(13)
Gasto fiscal en la Cuenta de resultados	(1.163)	(831)

1 El gasto fiscal previsto se calcula sumando los gastos fiscales previstos que surgen en cada compañía del Grupo y cambia cada año con las variaciones de los tipos impositivos y el perfil de los beneficios. Los tipos del impuesto de sociedades de 2025 en los principales países en los que opera el Grupo son el 25% en España (2024: 25%), el 25% en el Reino Unido (2024: 25%) y el 12,5% en Irlanda (2024: 12,5%).

2 La conciliación del gasto fiscal total de 2024 se ha vuelto a presentar para ajustarla al ejercicio actual, en el que la Participación en las ganancias y pérdidas de empresas asociadas se ha desglosado de Otras partidas. No hay cambios netos en el gasto fiscal total correspondiente a 2024.

e Impuestos sobre nóminas y vuelos comerciales del Reino Unido

El Grupo también estuvo sujeto a otros impuestos pagados durante el ejercicio de la forma siguiente:

Millones de euros	2025	2024
Impuestos sobre nóminas	749	698
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) del Reino Unido	1.099	1.084
	1.848	1.782

f Factores que pueden afectar al gasto fiscal futuro

Diferencias temporarias deducibles no reconocidas y pérdidas

Millones de euros	2025	2024
<i>Pérdidas fiscales por impuesto de sociedades</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	273	253
Pérdidas operativas en OpenSkies SASU	405	405
Otras pérdidas operativas	10	7
	688	665
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España ¹	313	361
Pérdidas de capital en el Reino Unido	337	357
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	667	735

1 En las diferencias temporarias deducibles en España se incluye un importe de 111 millones de euros (2024: 93 millones de euros) que se originó como pérdida fiscal y, de conformidad con la decimonovena modificación de la Ley 27/2014, puede deducirse en 10 cuotas anuales iguales.

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

Diferencias temporarias no reconocidas: inversión en filiales y empresas asociadas

Existen diferencias temporarias de 3.665 millones de euros (2024: 1.495 millones de euros) asociadas a inversiones en filiales y empresas asociadas para las que no se han reconocido pasivos por impuestos diferidos.

Reforma del tipo impositivo efectivo mínimo del Pilar Dos

En 2021, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico ("OCDE") publicó la solución del Pilar Dos para abordar los problemas fiscales derivados de la digitalización de la economía. Esta reforma del sistema fiscal internacional aborda la imputación geográfica de los beneficios a efectos fiscales y está diseñada para garantizar que las empresas multinacionales están sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%.

La jurisdicción predominante en la que el Grupo opera con un tipo impositivo efectivo inferior al 15% es Irlanda a través de Aer Lingus. En 2025, Aer Lingus registró un gasto por impuestos corrientes de 42 millones de euros (2024: 24 millones de euros) en relación con sus operaciones en Irlanda, que incluyó un Impuesto Nacional Complementario de 4 millones de euros (2024: 2 millones de euros).

Relación con las autoridades tributarias

El Grupo está sujeto a auditorías y pesquisas por parte de las autoridades tributarias en los territorios en los que opera y colabora con dichas autoridades tributarias de manera cooperativa.

g Pasivos contingentes relacionados con impuestos

Juicio contable significativo aplicado: determinar si los pagos realizados a la HMRC en relación con la contabilidad del IVA de IAG Loyalty son recuperables

A 31 de diciembre de 2025, el Grupo reconoció, como Otro activo no corriente, un importe de 507 millones de euros en concepto del IVA que espera recuperar de la HMRC en el Reino Unido.

El Grupo aplica su criterio a la hora de determinar si considera que el resultado del proceso judicial entre IAG Loyalty y la HMRC, en relación con la contabilidad del IVA de IAG Loyalty, tiene más probabilidades de dar lugar a un resultado favorable para el Grupo que de no hacerlo y, en consecuencia, si registra los pagos mencionados como un activo.

Para formar su opinión, el Grupo ha revisado la carta de decisión emitida por la HMRC, así como la correspondencia con la HMRC sobre este asunto, incluida la consideración de las resoluciones fiscales históricas dictadas por la HMRC al Grupo sobre este asunto.

Los Consejeros están convencidos de que es probable que se produzca un resultado favorable y, en consecuencia, el Grupo sigue considerando a 31 de diciembre de 2025, y hasta la fecha de este informe, que el activo de 507 millones de euros reconocido como resultado del pago a la HMRC es recuperable.

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes que pueden estimarse de manera fiable para todos los impuestos, excluida la cuestión relacionada con el IVA de IAG Loyalty detallada más adelante, que a 31 de diciembre de 2025 ascienden a 134 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 128 millones de euros). Aunque el Grupo no considera probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de estos casos, dada la incertidumbre inherente a los litigios y las auditorías fiscales, no puede garantizarse que no se produzcan pérdidas sustanciales. Dado que el Grupo considera que sus probabilidades 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 la auditoría fiscal relativa a los periodos comprendidos entre 2011 y 2014, las autoridades tributarias españolas emitieron a la Sociedad un acuerdo de liquidación 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 107 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 104 millones de euros), y este es el importe que se incluye en la liquidación del impuesto, así como una estimación de los intereses devengados hasta el 31 de diciembre de 2025.

La Sociedad recurrió el acuerdo de liquidación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central ("TEAC"). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de la Agencia Tributaria española. La Sociedad recurrió esta resolución ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019, y el 24 de julio de 2020 presentó el escrito de demanda sobre este asunto. Para ayudarla en sus deliberaciones sobre si la Fusión generó una plusvalía, el 15 de septiembre de 2023, la Audiencia Nacional encargó a un experto contable independiente un informe sobre la base contable adecuada. A 31 de diciembre de 2025 y hasta la fecha de los presentes estados financieros, la Audiencia Nacional no se ha pronunciado sobre la existencia de una plusvalía derivada de la Fusión. La Sociedad no espera una decisión en la Audiencia Nacional sobre este asunto hasta la primera mitad de 2026 como muy pronto.

La Sociedad cuestiona los fundamentos técnicos de la valoración y resolución del TEAC. Según el asesoramiento legal y en la opinión de un experto contable externo, la Sociedad cree que tiene argumentos sólidos para respaldar sus alegaciones. La Sociedad no considera necesario hacer 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 su correspondiente trato contable en consecuencia.

En el contexto de las citadas inspecciones fiscales, las autoridades tributarias españolas llegaron a una conclusión sobre el valor del negocio de Iberia dentro de la Fusión. Esta valoración fue impugnada por la Sociedad en un caso separado, en el que no existe deuda fiscal alguna. La Sociedad cree que hay fundamentos técnicos para un valor más alto, algo que reduciría indirectamente la cuantía de la ganancia derivada de la Fusión evaluada en la disputa descrita anteriormente. El 18 de enero de 2024, la Audiencia Nacional notificó su sentencia emitida el 13 de diciembre de 2023, por la que fallaba a favor de las autoridades tributarias españolas con respecto a la valoración del negocio de Iberia dentro de la Fusión. El 28 de febrero de 2024, la Sociedad presentó una solicitud de alegaciones a la sentencia ante el Tribunal Supremo de España, que fue debidamente admitida, y el recurso resultante 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

Como se publicó en el Informe y cuentas anuales de 2024, la Agencia Tributaria del Reino Unido ("HMRC") había estado considerando: (i) la contabilidad del IVA adecuada que debe aplicar Avios Group (AGL) Limited, una sociedad controlada del Grupo que opera con la denominación comercial de 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 emitió al Grupo su carta de decisión con su opinión sobre la contabilidad adecuada del IVA que debe aplicar IAG Loyalty. La carta de decisión de la HMRC afirmaba que los cargos realizados por IAG Loyalty son para desarrollar, administrar y mantener un programa de fidelización, con el resultado de que el IVA se eleva al 20% en la emisión de Avios, independientemente del producto de canje. De manera implícita, la carta de decisión de la HMRC confirmó 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 de contabilidad 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 tipo cero.

El Grupo, tras haber revisado la carta de decisión de la HMRC con sus asesores legales y fiscales, no coincide en absoluto con la opinión de la HMRC. El Grupo considera que no contabilizar el IVA en la emisión de Avios, sino contabilizarlo en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, sigue siendo apropiado. En consecuencia, el 14 de febrero de 2025, el Grupo presentó alegaciones ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido y con una audiencia prevista para el cuarto trimestre de 2026 y una decisión del Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) prevista para 2027.

Asimismo, el Grupo, tras revisar su posición con sus asesores jurídicos y fiscales, considera que tiene una expectativa legítima de que debería haber podido confiar en el Dictamen. En consecuencia, durante 2025 el Grupo solicitó al Tribunal Superior del Reino Unido una revisión judicial para determinar si IAG Loyalty tenía una expectativa legítima de poder confiar en el Dictamen y si la HMRC actuó legalmente al afirmar que el Dictamen se había extinguido con efecto retroactivo. La solicitud también pretendía suspender la audiencia a la espera del resultado de las alegaciones ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal). El 6 de enero de 2026, el Tribunal Superior del Reino Unido aprobó la solicitud de suspender la vista hasta que concluyera el procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) y cualquier recurso posterior.

Contabilización 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 fiscales por impuestos, distintos del impuesto sobre sociedades, que sean objeto de disputa entre la entidad y las autoridades fiscales 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.

En cuanto a los pagos realizados a la HMRC correspondientes a los periodos posteriores a su carta de decisión del 29 de octubre de 2024, la decisión de la agenda del IFRIC no es aplicable y, aunque el Grupo considera más probable 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 reconoce ningún activo en el Balance.

Impacto en los estados financieros

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

Millones	€	£
Saldo a 1 de enero de 2025 ¹	88	73
Pagos en efectivo a la HMRC por periodos inmediatamente anteriores a su decisión, pagados en 2025 ²	39	33
Pago en efectivo a la HMRC por periodos históricos pendientes anteriores a su carta de decisión ³	668	557
Reembolsos en efectivo de la HMRC ⁴	(265)	(220)
Movimientos por cambio de divisas	(23)	-
Saldo a 31 de diciembre de 2025^{5,6}	507	443

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 2025, el Grupo pagó 39 millones de euros (33 millones de libras esterlinas) en concepto de IVA correspondiente a los meses inmediatamente anteriores a la carta de decisión de la HMRC, que formaba parte de las declaraciones de IVA pagadas durante 2025.

3 El 14 de febrero de 2025, el Grupo presentó un recurso sobre este asunto ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido. Para que el caso pasara al Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), sin admitir responsabilidad alguna, el Grupo pagó a la HMRC 668 millones de euros (557 millones de libras esterlinas).

4 Durante 2025, algunas de las filiales del Grupo recuperaron 265 millones de euros (220 millones de libras esterlinas) en concepto de IVA soportado.

5 Aunque a 31 de diciembre de 2025 no se ha pagado ningún importe relacionado con intereses, en caso de una sentencia desfavorable definitiva contra el Grupo, el Grupo ha estimado que los intereses de estas evaluaciones a 31 de diciembre de 2025 ascenderán a un total de 121 millones de euros (106 millones de libras esterlinas). El Grupo considera adecuado no registrar ninguna provisión por estos importes, sino presentarlos como pasivo contingente.

6 En caso de que el resultado del proceso judicial sea desfavorable para el Grupo, el activo de 507 millones de euros sería recuperable mediante la liquidación de cualquier pasivo por IVA que se derive de dicho resultado. El reconocimiento de cualquier pasivo por IVA derivado del proceso judicial daría lugar a un gasto en la Cuenta de resultados. El Grupo considera adecuado no registrar ninguna provisión por estos importes, sino reconocerlos como pasivo contingente.

Los pagos realizados a la HMRC en relación con periodos anteriores a su decisión, tras deducir los reembolsos y excluir los intereses devengados, por un importe de 507 millones de euros (443 millones de libras esterlinas), se han registrado como Otros activos no corrientes en el Balance de situación.

Tras emitir la HMRC su decisión hasta el 31 de diciembre de 2025, el Grupo ha realizado pagos a la HMRC por valor de 89 millones de euros (78 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 31 de diciembre de 2025, pero dichos importes se reconocen 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 previamente en Ingresos diferidos en el Balance de situación al emitir los Avios y, posteriormente, en Ingresos de pasajeros y Otros ingresos de la Cuenta de resultados cuando se canjean los Avios.

11 Beneficio por acción

Millones de euros	2025	2024
Beneficio atribuible a accionistas de la sociedad dominante para beneficio básico por acción	3.342	2.732
Impacto de los bonos convertibles sobre la Cuenta de resultados	158	185
Beneficio diluido atribuible a accionistas de la sociedad dominante para beneficio diluido por acción	3.500	2.917

	2025 Número en miles	2024 Número en miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas empleadas para beneficio básico por acción ¹	4.690.069	4.903.453
Supuesto de conversión de los bonos convertibles	250.534	245.944
Programas de retribución a empleados basados en acciones con efectos dilutivos pendientes	91.377	110.261
Número medio ponderado de acciones ordinarias empleadas para el beneficio diluido por acción	5.031.980	5.259.658

Céntimos de €	2025	2024
Beneficio básico por acción	71,3	55,7
Beneficio diluido por acción	69,5	55,5

¹ Incluye 187 millones por el impacto medio ponderado de 312 millones de acciones propias adquiridas en el programa de recompra de acciones (nota 31a).

El supuesto de conversión de los bonos convertibles por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes tienen un efecto dilutivo sobre el beneficio por acción para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre de 2024 debido al beneficio después de impuestos de los ejercicios respectivos.

Para obtener más información acerca del cálculo del Beneficio ajustado por acción, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

12 Dividendos

Millones de euros	2025	2024
<i>Dividendo en efectivo declarado</i>		
Dividendo a cuenta en efectivo declarado para 2025 de 0,048 euros por acción (2024: 0,03 euros por acción)	220	147
Dividendo complementario para 2024 de 0,06 euros por acción (2023: cero euros)	280	–
<i>Dividendo en efectivo propuesto</i>		
Dividendo complementario para 2025 de 0,05 euros por acción	228	

El dividendo propuesto se distribuirá con cargo al beneficio neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025.

Las propuestas de dividendos sobre acciones ordinarias están sujetas a la aprobación de la Junta General de Accionistas anual y, en función de dicha aprobación, se reconocen como pasivo en esa fecha.

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

Durante 2025, tras la finalización de la valoración trienal, a 31 de marzo de 2024, del principal plan de pensiones de prestación definida británico (NAPS) de British Airways, se han eliminado todos los requisitos anteriormente existentes relacionados con las aportaciones a los planes de pensiones derivadas de los pagos de dividendos. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2025, el Grupo no tenía restricciones al pago de dividendos de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad.

13 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2024	30.371	3.086	1.532	34.989
Altas	2.779	67	240	3.086
Modificaciones de arrendamientos	286	110	-	396
Bajas	(871)	(39)	(85)	(995)
Reclasificaciones	(1)	3	(1)	1
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(28)	-	-	(28)
Movimientos por cambio de divisas	915	120	52	1.087
Saldo a 31 de diciembre de 2024	33.451	3.347	1.738	38.536
Altas	2.603	159	302	3.064
Modificaciones de arrendamientos	241	157	-	398
Bajas	(244)	(11)	(59)	(314)
Movimientos por cambio de divisas	(1.281)	(168)	(76)	(1.525)
Saldo a 31 de diciembre de 2025	34.770	3.484	1.905	40.159
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2024	12.851	1.310	1.052	15.213
Gasto por depreciación del ejercicio	1.891	152	82	2.125
Bajas	(304)	(35)	(81)	(420)
Modificaciones de arrendamientos	(2)	(4)	-	(6)
Reclasificaciones	(23)	3	(3)	(23)
Movimientos por cambio de divisas	423	52	40	515
Saldo a 31 de diciembre de 2024	14.836	1.478	1.090	17.404
Gasto por depreciación del ejercicio ¹	2.063	150	99	2.312
Bajas	(217)	(10)	(43)	(270)
Movimientos por cambio de divisas	(608)	(73)	(51)	(732)
Saldo a 31 de diciembre de 2025	16.074	1.545	1.095	18.714
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2025	18.696	1.939	810	21.445
A 31 de diciembre de 2024	18.615	1.869	648	21.132

¹ Durante 2025, el Grupo amplió la vida útil de determinados aviones para ajustarse a la planificación actual de la flota. Si no se hubiera ampliado dicha vida útil, el gasto por depreciación correspondiente a 2025 habría aumentado 18 millones de euros.

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Análisis a 31 de diciembre de 2025				
En propiedad	11.137	882	569	12.588
Activos por derecho de uso (nota 14)	5.996	952	10	6.958
Activos en construcción (incluidos pagos por anticipado) ¹	1.559	105	231	1.895
Activos no utilizados	4	-	-	4
Inmovilizado material	18.696	1.939	810	21.445
Análisis a 31 de diciembre de 2024				
En propiedad ¹	10.139	886	441	11.466
Activos por derecho de uso (nota 14)	7.111	901	6	8.018
Activos en construcción (incluidos pagos por anticipado) ¹	1.278	78	189	1.545
Activos no utilizados	87	4	12	103
Inmovilizado material	18.615	1.869	648	21.132

¹ En los activos de flota en construcción se incluyen pagos por anticipado por valor de 995 millones de euros (2024: 870 millones de euros).

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2025	2024
Inmuebles propios	508	485
Activos por derecho de uso (nota 14)	952	901
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos superiores a 50 años	365	337
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos inferiores a 50 años	114	146
Inmuebles	1.939	1.869

A 31 de diciembre de 2025 había deudas financieras a largo plazo del Grupo garantizadas con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.476 millones de euros (2024: 5.958 millones de euros).

14 Arrendamientos

Juicios contables significativos aplicados: determinar el plazo de los contratos de arrendamiento con opciones de renovación y rescisión

El Grupo determina el plazo del arrendamiento como el plazo no rescindible, junto con los eventuales periodos cubiertos por una opción de prórroga del arrendamiento, si está razonablemente seguro de que se ejercerá, o los eventuales periodos cubiertos por una opción de rescisión del arrendamiento, si está razonablemente seguro de que no la ejercerá. El Grupo aplica juicios a la hora de evaluar si está razonablemente seguro de que ejercerá o no la opción de renovación o rescisión del arrendamiento. Dichos juicios incluyen tener en cuenta los planes de flota, que sostienen los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica en materia de opciones de prórroga de arrendamientos. Después de la fecha de comienzo, el Grupo vuelve a evaluar el plazo de arrendamiento si se ha producido un suceso o cambio importante en las circunstancias que afecta a la capacidad del Grupo para ejercer o no la opción de renovación o rescisión.

a Importes reconocidos en el Balance de situación: activos por derecho de uso

El Inmovilizado material incluye los siguientes importes relacionados con los activos por derecho de uso:

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2024	13.983	1.140	43	15.166
Altas	622	11	-	633
Modificaciones de arrendamientos	286	110	-	396
Bajas	(131)	(21)	-	(152)
Reclasificaciones ¹	(1.240)	-	(32)	(1.272)
Movimientos por cambio de divisas	301	46	1	348
A 31 de diciembre de 2024	13.821	1.286	12	15.119
Altas	93	32	7	132
Modificaciones de arrendamientos	241	157	-	398
Bajas	(145)	(9)	(2)	(156)
Reclasificaciones ¹	(582)	-	-	(582)
Movimientos por cambio de divisas	(368)	(66)	(1)	(435)
A 31 de diciembre de 2025	13.060	1.400	16	14.476
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2024	6.302	302	28	6.632
Gasto por depreciación del ejercicio	1.036	96	2	1.134
Bajas	(128)	(21)	-	(149)
Modificaciones de arrendamientos	(2)	(4)	-	(6)
Reclasificaciones ¹	(644)	-	(24)	(668)
Movimientos por cambio de divisas	146	12	-	158
A 31 de diciembre de 2024	6.710	385	6	7.101
Gasto por depreciación del ejercicio	1.021	90	2	1.113
Bajas	(121)	(9)	(2)	(132)
Reclasificaciones ¹	(354)	-	-	(354)
Movimientos por cambio de divisas	(192)	(18)	-	(210)
A 31 de diciembre de 2025	7.064	448	6	7.518

Valor neto contable

A 31 de diciembre de 2025	5.996	952	10	6.958
A 31 de diciembre de 2024	7.111	901	6	8.018

¹ Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 228 millones de euros (2024: 604 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados hacen referencia a arrendamientos con opción de compra que se mantuvieron como Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuales el Grupo había continuado depreciando a lo largo de la vida útil esperada del avión, incluyendo la opción de compra.

b Importes reconocidos en el Balance de situación: pasivos por arrendamiento y pasivos por financiación de activos

La siguiente tabla proporciona información complementaria sobre las obligaciones contractuales de arrendamiento totales del Grupo, desglosadas en arrendamientos operativos y financieros que se contabilizan dentro de Pasivos por arrendamiento y aquellos acuerdos contractuales de arrendamiento contabilizados como Pasivos por financiación de activos que no se ajustan a la definición de pasivo por arrendamiento según 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 desglosa 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 este desglose de los pasivos por arrendamiento es útil para que los usuarios de los estados financieros comprendan la estructura de financiación que el Grupo ha suscrito.

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos ¹	Pasivos por financiación de activos	Total
A 1 de enero de 2025	6.906	1.740	8.646	5.788	14.434
Altas	141	-	141	662	803
Modificaciones	396	6	402	-	402
Amortizaciones	(1.345)	(411)	(1.756)	(874)	(2.630)
Gastos por intereses	367	49	416	206	622
Movimientos por cambio de divisas	(740)	(114)	(854)	(488)	(1.342)
A 31 de diciembre de 2025	5.725	1.270	6.995	5.294	12.289
Gasto por depreciación	922	191	1.113	283	1.396
Gastos por intereses	367	49	416	206	622
Importes totales reconocidos en la Cuenta de resultados	1.289	240	1.529	489	2.018
Reembolso del principal dentro de las actividades de financiación	974	370	1.344	696	2.040
Reembolso de intereses dentro de las actividades de explotación	366	40	406	178	584
Reembolso total reconocido en el Estado de flujos de efectivo^{2,3}	1.340	410	1.750	874	2.624

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos ¹	Pasivos por financiación de activos	Total
A 1 de enero de 2024	6.460	2.507	8.967	4.427	13.394
Altas	587	-	587	1.473	2.060
Modificaciones	390	11	401	-	401
Amortizaciones	(1.325)	(887)	(2.212)	(525)	(2.737)
Gastos por intereses	406	79	485	198	683
Bajas	(4)	-	(4)	-	(4)
Movimientos por cambio de divisas	392	30	422	215	637
A 31 de diciembre de 2024	6.906	1.740	8.646	5.788	14.434
Gasto por depreciación	922	212	1.134	238	1.372
Gastos por intereses	406	79	485	198	683
Importes totales reconocidos en la Cuenta de resultados	1.328	291	1.619	436	2.055
Reembolso del principal dentro de las actividades de financiación	923	814	1.737	347	2.084
Reembolso de intereses dentro de las actividades de explotación	404	68	472	177	649
Reembolso total reconocido en el Estado de flujos de efectivo^{2,3}	1.327	882	2.209	524	2.733

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 el reembolso tanto 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.

Las deudas financieras remuneradas a largo plazo incluyen los siguientes importes relacionados con los pasivos por arrendamiento:

Millones de euros	2025	2024
Corriente	1.397	1.477
No corriente	5.598	7.169

c Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Millones de euros	2025	2024
<i>Importes no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamiento</i>		
Pagos por arrendamientos variables	-	2
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	104	60
<i>Importes clasificados como gasto por el reconocimiento de Activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento</i>		
Gastos por intereses sobre pasivos por arrendamiento	416	485
(Ganancia)/pérdida derivada de operaciones de venta y posterior arrendamiento	-	-
Gasto por depreciación del ejercicio	1.113	1.134

d Importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo

En la siguiente tabla se detallan los importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre de 2024.

Millones de euros	2025	2024
<i>Flujos de efectivo procedentes de operaciones que dan lugar al reconocimiento de pasivos por arrendamiento</i>		
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por arrendamiento – aviones	(1.620)	(2.101)
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por arrendamiento – otros	(130)	(108)
Entradas de efectivo totales procedentes de operaciones de venta y posterior arrendamiento – aviones	-	567
<i>Flujos de efectivo procedentes de operaciones que no dan lugar al reconocimiento de pasivos por arrendamiento</i>		
Salidas de efectivo totales procedentes de arrendamientos de corta duración, de activos de escaso valor y de pagos por arrendamiento variables	(105)	(62)
Entradas de efectivo totales procedentes del reconocimiento de pasivos por financiación de activos	662	1.473
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por financiación de activos	(874)	(524)

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2025, para las cuales no se ha reconocido ningún importe (2024: 89 millones de euros), relacionadas con arrendamientos que aún no han comenzado, pero con los que el Grupo está comprometido.

e Perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamiento y los pasivos por financiación de activos

La siguiente tabla analiza los flujos de salida del Grupo en relación con los arrendamientos operativos, los arrendamientos financieros y los pasivos por financiación de activos en agrupaciones de vencimiento pertinentes en función del periodo restante a 31 de diciembre hasta la fecha de vencimiento contractual. Los importes que figuran en la tabla son los flujos de efectivo contractuales no descontados e incluyen los intereses.

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos	Pasivos por financiación de activos	Total
En 1 año	1.084	398	1.482	478	1.960
De 1 a 2 años	1.019	322	1.341	481	1.822
De 2 a 3 años	890	301	1.191	489	1.680
De 3 a 4 años	662	144	806	678	1.484
De 4 a 5 años	599	163	762	571	1.333
Más de 5 años	4.308	20	4.328	3.526	7.854
A 31 de diciembre de 2025	8.562	1.348	9.910	6.223	16.133

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos	Pasivos por financiación de activos	Total
En 1 año	1.183	423	1.606	528	2.134
De 1 a 2 años	1.139	411	1.550	524	2.074
De 2 a 3 años	1.059	332	1.391	529	1.920
De 3 a 4 años	911	327	1.238	552	1.790
De 4 a 5 años	679	160	839	714	1.553
Más de 5 años	4.589	194	4.783	3.901	8.684
A 31 de diciembre de 2024	9.560	1.847	11.407	6.748	18.155

f Opciones de prórroga

El Grupo tiene ciertos arrendamientos que contienen opciones de prórroga que el Grupo puede ejercer antes de la finalización del periodo no cancelable del contrato. Cuando sea posible, el Grupo trata de incluir opciones de prórroga en los arrendamientos nuevos con el fin de proporcionar flexibilidad operativa. Al comienzo del arrendamiento, el Grupo evalúa si es razonablemente probable que se ejerzan las opciones de prórroga.

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2025 por posibles opciones de prórroga de 1.068 millones de euros (2024: 1.115 millones de euros) para las cuales no se ha reconocido ningún importe, ya que no existe la certeza razonable de que estos arrendamientos se vayan a prorrogar.

g Contabilidad como arrendador

El Grupo arrienda cierta parte de su inmovilizado material. El Grupo ha clasificado aquellos arrendamientos en los que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad al arrendatario como arrendamientos financieros, y aquellos arrendamientos en los que no se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad al arrendatario como arrendamientos operativos.

Arrendamientos financieros

El Grupo no reconoció ingresos por alquileres procedentes de arrendamientos financieros en 2025 (2024: 4 millones de euros). Los ingresos por alquileres se registran en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados.

La siguiente tabla expone el análisis de vencimientos de los ingresos por arrendamientos financieros, mostrando los ingresos por arrendamiento no descontados que se espera recibir tras la fecha del balance:

Millones de euros	2025	2024
En 1 año	7	4
De 1 a 2 años	2	4
De 2 a 5 años	6	-
Ingresos totales por arrendamiento no descontados	15	8
Menos ingresos financieros	-	(4)
Inversión neta en arrendamientos financieros	15	4

15 Compromisos de inversión en inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas, incluidos los compromisos de aviones pendientes, a 31 de diciembre de 2025 asciende a 20.248 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 12.634 millones de euros). Los compromisos de aviones pendientes, incluidos los plazos de entrega previstos, que ascienden a un total de 19.034 millones de euros (2024: 11.436 millones de euros), se detallan a continuación:

Entregas futuras de aviones a 31 de diciembre	2025 ¹	2024 ¹
Airbus A320 (de 2026 a 2029)	38	47
Airbus A321 (de 2026 a 2030)	30	35
Airbus A321XLR (en 2026)	2	11
Airbus A330-900 (de 2028 a 2033)	21	-
Airbus A350-900 (de 2027 a 2029)	8	3
Airbus A350-1000 (de 2028 a 2029)	6	-
Boeing 737-8200 (de 2026 a 2028)	25	25
Boeing 737-10 (de 2028 a 2030)	25	25
Boeing 777-9 (de 2027 a 2030)	24	18
Boeing 787-10 (de 2026 a 2033)	38	7
Total	217	171

1 Los compromisos de inmovilizado excluyen las opciones para comprar aviones adicionales.

La mayor parte de estos compromisos está denominada en dólares estadounidenses convertidos al tipo de cambio de cierre en la fecha del balance e incluye cláusulas de ajuste de tipos en función de los plazos de entrega de los aviones. De acuerdo con las condiciones de los contratos de compra en firme, el Grupo está obligado a abonar pagos por anticipado periódicos del precio de compra y los compromisos mencionados anteriormente son netos de los pagos por anticipado abonados hasta la fecha del balance.

El Grupo se reserva ciertos derechos para diferir las entregas de aviones y cancelar estos compromisos en caso de retrasos sustanciales en las entregas de aviones causados por los fabricantes de aviones. A 31 de diciembre de 2025, no se había ejercido ninguno de estos derechos.

16 Activos no corrientes mantenidos para la venta

A 31 de diciembre de 2025, no había activos no corrientes mantenidos para la venta.

A 31 de diciembre de 2024 los activos no corrientes mantenidos para la venta por valor de 5 millones de euros correspondían a un avión Airbus A320. No se reconoció ninguna ganancia ni pérdida en la clasificación como un activo no corriente mantenido para la venta. Este avión se incluyó en el segmento Aer Lingus y salió del negocio durante 2025.

17 Activos intangibles y revisión de deterioro

a Activos intangibles

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje¹	Software	Otros	Total
Coste							
Saldo a 1 de enero de 2024	596	451	253	1.593	2.163	74	5.130
Altas	-	-	-	-	493	1	494
Bajas	-	-	-	-	(69)	-	(69)
Reclasificaciones	-	-	-	-	(1)	-	(1)
Movimientos por cambio de divisas	2	-	-	37	66	-	105
Saldo a 31 de diciembre de 2024	598	451	253	1.630	2.652	75	5.659
Altas	-	-	-	-	535	-	535
Bajas	-	-	-	-	(91)	-	(91)
Movimientos por cambio de divisas	(3)	-	-	(49)	(101)	(1)	(154)
A 31 de diciembre de 2025	595	451	253	1.581	2.995	74	5.949
Amortización y deterioro							
Saldo a 1 de enero de 2024	249	-	-	153	1.326	70	1.798
Gasto por amortización del ejercicio	-	-	-	6	225	1	232
Gasto por deterioro del ejercicio	-	-	-	-	7	-	7
Bajas	-	-	-	-	(63)	(1)	(64)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	2	42	-	44
Saldo a 31 de diciembre de 2024	249	-	-	161	1.537	70	2.017
Gasto por amortización del ejercicio	-	-	-	6	309	1	316
Bajas	-	-	-	-	(90)	-	(90)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(3)	(61)	-	(64)
A 31 de diciembre de 2025	249	-	-	164	1.695	71	2.179
Valor neto contable							
A 31 de diciembre de 2025	346	451	253	1.417	1.300	3	3.770
A 31 de diciembre de 2024	349	451	253	1.469	1.115	5	3.642

1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera del Reino Unido y de la UE por valor de 51 millones de euros (2024: 57 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil media restante de estos derechos de aterrizaje es de 10 años.

b Revisión de deterioro

A continuación se presentan los valores contables de los activos intangibles con vida útil indefinida y del fondo de comercio correspondientes a las unidades generadoras de efectivo (UGE) del Grupo:

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	Total
2025					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2025	-	306	-	423	729
British Airways					
A 1 de enero de 2025	49	-	-	833	882
Movimientos por cambio de divisas	(3)	-	-	(46)	(49)
A 31 de diciembre de 2025	46	-	-	787	833
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2025	28	35	-	94	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2025	272	110	-	62	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2025	-	-	253	-	253
A 31 de diciembre de 2025	346	451	253	1.366	2.416

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	Total
2024					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	-	306	-	423	729
British Airways					
A 1 de enero de 2024	47	-	-	798	845
Movimientos por cambio de divisas	2	-	-	35	37
A 31 de diciembre de 2024	49	-	-	833	882
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	28	35	-	94	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	272	110	-	62	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	-	-	253	-	253
A 31 de diciembre de 2024	349	451	253	1.412	2.465

Base de cálculo de los importes recuperables

Los importes recuperables de las UGE del Grupo se han valorado en función de su valor en uso, que utiliza un modelo de flujos de efectivo descontados con medias ponderadas con diferentes escenarios. Estas situaciones se detallan en la sección sobre el Principio de empresa en funcionamiento de la nota 2, con un peso del 70% de la Hipótesis de Referencia y del 30% de la Hipótesis Pesimista. Las proyecciones de flujos de efectivo se basan en los planes de negocio aprobados por las compañías operadoras relevantes para un periodo de tres años. El aumento de los flujos de efectivo extrapolados más allá del periodo de tres años se proyecta según las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de efectivo se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de cada UGE.

Cada año las compañías operadoras relevantes preparan planes de negocio a tres años que sus respectivos consejos de administración aprueban, y el Consejo de Administración de IAG aprueba el plan de negocio a tres años del Grupo en el cuarto trimestre del año. Se han realizado ajustes en el último año de los flujos de efectivo del plan de negocio para incorporar los efectos del cambio climático que el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha del balance. Sin embargo, en vista de la naturaleza a largo plazo de los compromisos del Grupo en materia de sostenibilidad, existen otros aspectos de estos compromisos que no pueden estimarse de forma fiable y, por consiguiente, se han excluido de los cálculos de valor en uso (véase la nota 4). Los flujos de efectivo del plan de negocio que se han empleado en los cálculos de valor en uso reflejan toda la reestructuración relevante del negocio que ha aprobado el Consejo de Administración y que la dirección puede poner en práctica en el marco de los acuerdos laborales existentes.

Principales hipótesis

Los cálculos de valor en uso para cada UGE recogen los entornos económicos y geopolíticos a nivel global, incluidos los flujos de efectivo actualizados previstos por la actividad desde 2026 y hasta finales de 2028. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

2025					
Por ciento	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen de explotación ¹	12-17	13-16	7-12	8-14	19-21
Crecimiento medio anual de los AKO ¹	1-9	3-6	(2)-5	0-6	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,9	1,7	0,8	1,7	1,6
Tasa de descuento antes de impuestos	11,8	12,3	14,8	11,0	16,3

2024					
Por ciento	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen de explotación ¹	12-16	11-13	8-10	8-13	20-21
Crecimiento medio anual de los AKO ¹	0-8	2-7	1-8	2-3	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,8	1,4	1,0	1,3	1,6
Tasa de descuento antes de impuestos	11,3	11,6	13,7	10,7	15,5

1 El margen de explotación y el crecimiento medio anual de los AKO se expresan como una media ponderada derivada del modelo de flujos de efectivo descontados con diferentes escenarios.

Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)	En 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	Más de 3 años
2025	694	680	682	685
2024	704	715	717	717

Los AKO previstos de la modelización del ejercicio corriente representan los aumentos anuales medios de la capacidad durante el periodo de referencia, según el crecimiento comprometido previsto de la red y teniendo en consideración las previsiones de mercado de la dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE, teniendo en cuenta una serie de datos: (i) publicaciones del sector, (ii) la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB), y (iii) el análisis interno sobre los cambios a largo plazo en las preferencias de los consumidores y los efectos en la demanda del aumento de los costes del cambio climático para el Grupo. El cálculo de la tasa de crecimiento a largo plazo utiliza una tasa de crecimiento para la Hipótesis de Referencia y otra para la Hipótesis Pesimista, que se ponderan de la misma forma que los flujos de efectivo detallados anteriormente: un 70% para la Hipótesis de Referencia y un 30% para la Hipótesis Pesimista. El valor terminal de los flujos de efectivo y la tasa de crecimiento a largo plazo incorporan el impacto del cambio climático en la medida en que se puede determinar (véase la nota 4). Los planes de red de las aerolíneas y las previsiones de IAG Loyalty se revisan anualmente en el marco de la preparación del plan de negocio a tres años y reflejan los planes de la dirección en respuesta a riesgos u oportunidades de mercado específicos.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. Los cálculos de la tasa de descuento se basan en las circunstancias de la industria aérea, la industria de los programas de fidelización, el Grupo y la UGE. Estas tasas se obtienen a partir del coste medio ponderado del capital ("WACC", por sus siglas en inglés). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas y los programas de fidelización. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que se espera que obtengan los inversores de aerolíneas y de programas de fidelización, y el coste de la deuda se obtiene de la información de mercado y los niveles de apalancamiento del sector derivados de empresas comparables. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores beta individuales, que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento de salida o entrada de los flujos de efectivo de impuestos futuros. El Grupo contrata a un experto externo en valoración en la fecha de valoración para que lo ayude a determinar la tasa de descuento después de impuestos.

Las hipótesis relativas al precio del combustible de aviación se calculan a partir de las curvas de precios a plazo en el cuarto trimestre de cada año y se obtienen de fuentes externas a través de información de mercado disponible en la fecha de valoración. Las previsiones de flujos de efectivo recogen estos precios después de tener en cuenta el nivel de derivados de combustible, con sus correspondientes precios, con que cuenta el Grupo y los diferenciales de precios incrementales previstos para la compra de combustible SAF.

Como se ha detallado anteriormente, el Grupo ajusta el último año de los planes de negocio a tres años para incorporar las repercusiones a medio plazo del cambio climático de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo hasta 2035 (2024: hasta 2030). Estos ajustes incluyen las siguientes hipótesis clave: (i) un precio supuesto de 7.000 euros por tonelada métrica de combustible SAF, (ii) para los costes del carbono, precios de 194 euros, 194 euros, 141 euros y 51 euros para los derechos RCDE de la UE, los derechos RCDE de Suiza, los derechos RCDE del Reino Unido y los derechos CORSIA, respectivamente, por tonelada de CO₂ equivalente emitida y (iii) la eliminación de todos los derechos RCDE y CORSIA gratuitos.

Resumen de los resultados

A 31 de diciembre de 2025 y a 31 de diciembre de 2024, la dirección evaluó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

Para las UGE de British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus e IAG Loyalty, se prevé que los importes recuperables superen los valores contables en 11.374 millones de euros, 4.559 millones de euros, 1.272 millones de euros, 868 millones de euros y 3.032 millones de euros (2024: 17.647 millones de euros, 6.130 millones de euros, 2.300 millones de euros, 1.490 millones de euros y 3.751 millones de euros) respectivamente.

Se han tenido en cuenta cambios razonablemente posibles en las hipótesis clave, tanto individualmente como de forma conjunta, para cada UGE, en su caso, lo que incluye una reducción del margen de explotación de 2 puntos porcentuales cada año, una reducción de los AKO de 5 puntos porcentuales cada año, una reducción de las tasas de crecimiento a largo plazo en el cálculo del valor terminal hasta el cero, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales y un aumento del precio del combustible (tanto combustible de aviación como combustible SAF) del 40%, asumiendo una recuperación del coste en consonancia con la experimentada históricamente. Dada la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, estas sensibilidades representan un efecto razonablemente posible del cambio climático en las UGE mayor que el incluido en los modelos de deterioro. No surge ningún deterioro en los cambios razonablemente posibles en las hipótesis clave, ni individualmente ni en conjunto.

18 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2025 se desglosan en la sección sobre Inversiones del Grupo.

Todas las empresas filiales se incluyen en la consolidación. La proporción de derechos de voto mantenidos de forma directa en las empresas filiales no difiere de la proporción de acciones ordinarias mantenidas. No se han producido cambios significativos en las participaciones accionariales en las empresas filiales durante el ejercicio.

El importe total de las participaciones no dominantes a 31 de diciembre de 2025 es de 6 millones de euros (2024: 6 millones de euros).

b Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

La participación en los activos, pasivos, ingresos y beneficios en empresas asociadas y negocios conjuntos del Grupo, que se incluyen en sus estados financieros, es la siguiente:

Millones de euros	2025	2024
Activos totales	156	166
Pasivos totales	(137)	(127)
Ingresos	89	96
Beneficio del ejercicio	3	-

El detalle de los movimientos en las inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos es el siguiente:

Millones de euros	2025	2024
Al inicio del ejercicio	44	47
Altas	-	1
Participación en beneficios acumulados	3	-
Dividendos recibidos	(5)	(5)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	1
	41	44

A 31 de diciembre de 2025 no hay restricciones en la habilidad de las empresas asociadas o negocios conjuntos de transferir fondos a la entidad matriz y no existen pasivos contingentes relacionados.

A 31 de diciembre de 2025 y a 31 de diciembre de 2024 la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

19 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2025	2024
Valores no cotizados	298	190
	298	190

El ingreso relacionado con Otras inversiones en patrimonio fue de 13 millones de euros (2024: ingreso de 7 millones de euros).

Inversión en Air Europa Holdings

El 15 de junio de 2022, el Grupo formalizó un acuerdo de financiación con Globalia Corporación Empresarial, S.A. (“Globalia”) por el cual el Grupo concedió un préstamo no garantizado a siete años por valor de 100 millones de euros que durante sus dos primeros años de vigencia podía convertirse en un número fijo de acciones de Air Europa Holdings, una filial participada al 100% por Globalia. Posteriormente, el 16 de agosto de 2022, el Grupo ejerció su opción de canje con Globalia y convirtió el citado préstamo en una inversión en el 20% del capital social de Air Europa Holdings, que se registra como Otras inversiones en patrimonio.

El 12 de septiembre de 2025, el Grupo firmó un acuerdo con Globalia por el que, tras la ampliación de capital realizada por Air Europa Holdings, el Grupo adquiriría 93.377 acciones adicionales de Air Europa Holdings por 55 millones de euros con el fin de mantener su participación del 20% en el capital social de Air Europa Holdings.

Al mismo tiempo que el Grupo firmaba un acuerdo con Globalia para adquirir otras 93.377 acciones de Air Europa Holdings, Globalia firmó un acuerdo para vender una participación minoritaria en Air Europa Holdings a un tercero. En consecuencia, el Grupo determinó el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings a 31 de diciembre de 2025 utilizando el precio resultante de la transacción mencionada, ajustado por los movimientos observables del mercado (31 de diciembre de 2024: enfoque de mercado). No se aplicaron datos no observables significativos en la valoración.

A 31 de diciembre de 2025, el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings era de 223 millones de euros, lo que representa un aumento de 84 millones de euros con respecto a los 139 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2024, y el movimiento del valor razonable de 29 millones de euros se ha registrado dentro del Estado de resultado global.

20 Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Millones de euros	2025	2024
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	1.448	1.885
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(104)	(111)
Deudores comerciales netos	1.344	1.774
Pagos anticipados	951	887
Ingresos devengados ¹	423	511
Activos relacionados con el carbono ²	321	323
Otros deudores no comerciales	633	615
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes	2.328	2.336
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados	531	515
Ingresos devengados ¹	8	10
Activos relacionados con el carbono ²	435	275
Otros deudores no comerciales ³	553	116
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes	1.527	916

1 El saldo de ingresos devengados (que representa los activos contractuales) se refiere principalmente a los ingresos obtenidos de los servicios de mantenimiento y revisión en curso, donde los saldos varían en función del número de actividades en curso en la fecha del balance.

2 El desglose de los Activos relacionados con el carbono por régimen subyacente se presenta en la nota 4f.

3 Otros deudores no comerciales incluyen principalmente un importe de 507 millones de euros (2024: 88 millones de euros) relacionado con el asunto del IVA de IAG Loyalty mencionado en la nota 10g.

Los movimientos de la provisión para pérdidas crediticias previstas fueron los siguientes:

Millones de euros	2025	2024
Al inicio del ejercicio	111	114
Provisión durante el ejercicio	6	6
Reversión durante el ejercicio	(4)	(4)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(6)	(7)
Movimientos por cambio de divisas	(3)	2
	104	111

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su plazo de cobro es de 30 días (2024: 30 días).

La exposición al riesgo crediticio por deudores comerciales del Grupo es la siguiente:

31 de diciembre de 2025

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	819	366	99	54	110
Pérdidas crediticias previstas (%)	0,1%	0,1%	4,0%	7,4%	87,3%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	-	-	4	4	96

31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	1.224	188	284	49	140
Pérdidas crediticias previstas (%)	0,1%	0,1%	0,7%	6,1%	75,7%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	-	-	2	3	106

21 Existencias

Millones de euros	2025	2024
Consumibles de mantenimiento	577	534
Consumibles de catering	45	44
Otras existencias	77	39
	699	617

22 Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo a Efectivo

Millones de euros	2025	2024
Efectivo en bancos y en caja	3.013	2.975
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	4.408	5.214
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.421	8.189
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	898	1.639
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	8.319	9.828

El efectivo en bancos se mantiene principalmente en fondos del mercado monetario calificados AAA y en depósitos bancarios. Los depósitos a corto plazo son por periodos de hasta tres meses y devengan intereses a tipos variables aplicables a los respectivos depósitos. A 31 de diciembre de 2025 el Grupo no tenía descubiertos bancarios pendientes (2024: cero euros).

Los depósitos remunerados a corto plazo se realizan por periodos superiores a tres meses y con vencimiento habitualmente dentro del plazo de 12 meses desde la fecha del balance, y los intereses se basan en los tipos de mercado disponibles en el momento en que se realizaron los depósitos.

A 31 de diciembre de 2025 Aer Lingus tenía 29 millones de euros de efectivo restringido (2024: 29 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses para obligaciones relacionadas con empleados.

b Deuda neta

El detalle de los movimientos en deuda neta se muestra a continuación:

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2025	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Movimientos a valor razonable ¹	Otras partidas ¹	Saldo a 31 de diciembre de 2025
Préstamos bancarios y otros préstamos, bonos convertibles y pasivos por financiación de activos	8.699	(1.162)	(491)	-	213	13	7.272
Pasivos por arrendamiento	8.646	(1.344)	(854)	543	-	4	6.995
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(8.189)	594	174	-	-	-	(7.421)
Depósitos remunerados a corto plazo	(1.639)	712	29	-	-	-	(898)
	7.517	(1.200)	(1.142)	543	213	17	5.948

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2024	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Movimientos a valor razonable ¹	Otras partidas ¹	Saldo a 31 de diciembre de 2024
Préstamos bancarios y otros préstamos, bonos convertibles y pasivos por financiación de activos	7.115	1.064	217	-	280	23	8.699
Pasivos por arrendamiento	8.967	(1.737)	422	988	-	6	8.646
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(5.441)	(2.695)	(53)	-	-	-	(8.189)
Depósitos remunerados a corto plazo	(1.396)	(215)	(28)	-	-	-	(1.639)
	9.245	(3.583)	558	988	280	29	7.517

1 Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, el Grupo ha presentado los movimientos a valor razonable de los bonos convertibles por separado dentro de Movimientos a valor razonable, que anteriormente se incluían en Otras partidas. En consecuencia, las cifras del ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2024 se han reclasificado para ajustarlas a la presentación del ejercicio actual. En la nota 26b se ofrece más información sobre los bonos convertibles con vencimiento en 2028.

23 Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar

Millones de euros	2025	2024
Acreedores comerciales	2.905	3.350
Otros acreedores	1.466	1.481
Otros impuestos y seguridad social	348	280
Devengos	792	847
Ingresos anticipados de actividades no relacionadas con vuelos	210	191
	5.721	6.149

Periodo medio de pago a proveedores - Compañías españolas del Grupo

Días	2025	2024
Periodo medio de pago a proveedores	23	25
Ratio de operaciones pagadas	22	26
Ratio de operaciones pendientes de pago	23	19

Millones de euros	2025	2024
Total pagos realizados	10.581	9.606
Total pagos pendientes	301	152

Información sobre las facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad - Compañías españolas del Grupo

	2025	2024
Volumen monetario pagado (millones de euros)	9.803	8.523
Porcentaje que supone sobre el total monetario de pagos a los proveedores	93%	89%
Número de facturas pagadas (miles)	246	218
Porcentaje sobre el número total de facturas pagadas a proveedores	81%	77%

24 Ingresos diferidos

Estimaciones contables significativas aplicadas – Reconocimiento de ingresos: hipótesis de *breakage* aplicadas a los ingresos de pasajeros, programas de fidelización de clientes y vales no canjeados

A 31 de diciembre de 2025 el Grupo reconoció 8.739 millones de euros (2024: 8.536 millones de euros) relacionados con ingresos diferidos, de los cuales 3.348 millones de euros (2024: 2.888 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

Ingresos de pasajeros

Los Ingresos de pasajeros se reconocen cuando se proporciona el servicio de transporte. En el momento del transporte previsto, también se reconocen ingresos en relación con la estimación del *breakage* de billetes no utilizados y se calculan en función de los términos y condiciones de los billetes y la experiencia histórica. El Grupo considera que no existe un posible cambio razonable en las hipótesis acerca de los billetes no utilizados que pueda tener un efecto significativo en los ingresos de pasajeros reconocidos en el ejercicio. Un aumento de 2 puntos porcentuales en el nivel de *breakage* de billetes no utilizados del saldo de ventas anticipadas (excluidos los vales) a 31 de diciembre de 2025 daría lugar a un ajuste de Ingresos diferidos de 98 millones de euros (2024: 101 millones de euros), con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de explotación reconocidos en el ejercicio.

Programas de fidelización de clientes

Los ingresos relativos a la emisión de Avios en el marco de programas de fidelización de clientes se basan en los precios de venta independientes relativos a las obligaciones de ejecución relacionadas (marca, marketing y Avios), que se determinan mediante técnicas de valoración. El precio de operación de los servicios de marca y marketing se determina usando metodologías específicas de valoración de marca. El precio de operación de un Avios se calcula como el precio de las recompensas con respecto a las que se puede canjear y se reduce para tener en cuenta la proporción de Avios que previsiblemente no van a canjear los clientes.

El Grupo calcula el número de Avios que previsiblemente no se van a canjear usando modelos estadísticos basados en la experiencia histórica y las tendencias previstas futuras en el comportamiento de los clientes. El Grupo tiene en cuenta la actividad de reembolso histórica, representativa de las tendencias de comportamiento a largo plazo. Un aumento de cinco puntos porcentuales en la hipótesis sobre los Avios que previsiblemente no se van a canjear provocaría un ajuste en Ingresos diferidos de 103 millones de euros (2024: 99 millones de euros), con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de explotación del ejercicio.

Pasivo por vales no canjeados

A 31 de diciembre de 2025 el Grupo reconoció 483 millones de euros en concepto de vales no canjeados, incluidos los impuestos asociados (2024: 587 millones de euros) dentro de Ingresos diferidos. De los 483 millones de euros, 10 millones de euros (2024: 100 millones de euros) corresponden a vales emitidos debido a cancelaciones de vuelos por la pandemia de COVID-19, denominados “vuelos interrumpidos”, y 473 millones de euros (2024: 487 millones de euros) corresponden a la emisión de vales no interrumpidos, como ciertas opciones de tarifas flexibles, vales de acompañante no asociados a compañías aéreas y vales regalo.

La jurisdicción en la que se emite un vale determina el periodo durante el cual el cliente puede canjearlo, que puede ser de hasta seis años desde el momento de la emisión. En este periodo de tiempo también influye si el vale se emitió para vuelos interrumpidos o no interrumpidos y si prevalecen las políticas de caducidad legales o comerciales. El Grupo espera que la mayor parte del total del pasivo por vales venza en los 12 meses posteriores a la fecha del balance.

Cuando se ha emitido a un cliente un vale en caso de cancelación de un vuelo, el Grupo estima a partir de los datos históricos la proporción de dichos vales que previsiblemente no se iban a utilizar antes de su caducidad y los ingresos se reconocen en consecuencia.

Un aumento de cinco puntos porcentuales en la hipótesis del número de vales en circulación a 31 de diciembre de 2025 que no se espera canjear antes de su vencimiento daría lugar a una reducción de los Ingresos diferidos de 24 millones de euros (2024: 29 millones de euros), con un ajuste compensatorio para aumentar los Ingresos de pasajeros y el Beneficio de explotación reconocidos en el ejercicio.

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas	Total
Saldo a 1 de enero de 2025	2.888	5.648	8.536
Efectivo recibido de clientes ¹	592	26.929	27.521
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2,3}	(1.389)	(27.243)	(28.632)
Gasto financiero reconocido en la Cuenta de resultados	19	-	19
Emisión de puntos de fidelización a clientes ⁴	1.406	223	1.629
Transferencias entre categorías	(10)	10	-
Movimientos por cambio de divisa	(158)	(176)	(334)
Saldo a 31 de diciembre de 2025	3.348	5.391	8.739
Análisis:			
Corrientes	2.641	5.391	8.032
No corrientes	707	-	707
	3.348	5.391	8.739

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas	Total
Saldo a 1 de enero de 2024	2.712	5.311	8.023
Efectivo recibido de clientes ¹	-	26.241	26.241
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2,3}	(1.397)	(26.248)	(27.645)
Gasto financiero reconocido en la Cuenta de resultados	13	-	13
Emisión de puntos de fidelización a clientes ⁴	1.453	207	1.660
Movimientos por cambio de divisa	107	137	244
Saldo a 31 de diciembre de 2024	2.888	5.648	8.536
Análisis:			
Corrientes	2.685	5.648	8.333
No corrientes	203	-	203
	2.888	5.648	8.536

1 El efectivo recibido de clientes se presenta neto de reembolsos.

2 Cuando el Grupo actúa como agente proporcionando productos de canje a clientes a través de los programas de fidelización o proporcionando vuelos interlínea a pasajeros, el ingreso se reconoce en la Cuenta de resultados neto del coste correspondiente.

3 Dentro de los ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados en 2025 se reconoce una cantidad de 5.407 millones de euros previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2025 (reconocida durante 2024 y previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2024: 4.924 millones de euros).

4 Dentro de la emisión de puntos de fidelización a clientes a 31 de diciembre de 2025 se incluye un importe de 223 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 207 millones de euros) clasificado dentro de Ventas anticipadas que representa el componente de efectivo de la contraprestación pagada por los clientes, cuando dicha contraprestación se compone tanto de efectivo como del canje de Avios.

La obligación de ejecución no satisfecha en relación con los programas de fidelización de clientes del Grupo que está clasificada como no corriente ascendía a 707 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: 203 millones de euros), los cuales se prevé reconocer en su totalidad como ingresos en un periodo de entre uno y 10 años después de la fecha del balance.

Los Ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten principalmente en contraprestaciones imputadas a obligaciones de cumplimiento vinculadas a Avios. Los Avios los emiten las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización o se venden a terceros, como proveedores de tarjetas de crédito, que los emiten en el marco de sus programas de fidelización. Aunque los Avios no tienen una fecha de caducidad y pueden utilizarse en cualquier momento en el futuro, la cuenta de miembro de los clientes se cierra tras un periodo de 36 meses de inactividad en términos de emisiones y de canje. Por lo tanto, los ingresos pueden reconocerse en cualquier momento en el futuro.

Las obligaciones de rendimiento restantes en virtud de los contratos de mantenimiento y revisión a largo plazo proporcionados por las operaciones de MRO del Grupo, a 31 de diciembre de 2025, ascendían a 5.906 millones de euros sin descontar, de los cuales 573 millones de euros están contratados para su cumplimiento en los próximos 12 meses.

25 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2025	2024
Otros acreedores no corrientes	337	343
Devengos e ingresos diferidos	58	58
	395	401

26 Deudas a largo plazo

a Deudas totales

Millones de euros	2025			2024		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	57	692	749	601	1.294	1.895
Bonos convertibles	1.229	-	1.229	1.016	-	1.016
Pasivos por financiación de activos	363	4.931	5.294	381	5.407	5.788
Pasivos por arrendamiento	1.397	5.598	6.995	1.477	7.169	8.646
Deudas financieras remuneradas	3.046	11.221	14.267	3.475	13.870	17.345

Existen deudas a largo plazo del Grupo por un importe de 5.334 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 5.853 millones de euros) garantizadas por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.476 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 5.958 millones de euros). Todos los pasivos por financiación de activos, que se incluyen en deudas a largo plazo, están garantizados por los aviones o el otro inmovilizado material asociado.

b Préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles

Millones de euros	2025	2024
825 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 1,125% con vencimiento en 2028 ¹	1.229	1.016
500 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 3,352% con vencimiento en 2030 ²	502	-
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 1,50% con vencimiento en 2027 ³	133	501
Bonos a tipo fijo garantizados ⁴	56	56
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aviones ⁵	41	66
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ⁶	9	9
Préstamo hipotecario en dólares estadounidenses a tipo fijo no garantizado ⁷	8	35
700 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 3,75% con vencimiento en 2029 ⁸	-	718
500 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 2,75% con vencimiento en 2025 ⁹	-	510
Total préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles	1.978	2.911
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles	(1.286)	(1.617)
Total préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles no corrientes	692	1.294

1 Véanse más abajo los detalles de los bonos convertibles con vencimiento en 2028.

2 El 11 de septiembre de 2025, el Grupo emitió bonos sénior no garantizados por un importe principal total de 500 millones de euros con vencimiento en 2030. Los bonos tienen un tipo de interés fijo del 3,352% anual, pagadero a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 100% de su importe principal y, salvo que se amorticen o adquieran y cancelen previamente, se amortizarán al 100% de su importe principal en su fecha de vencimiento.

3 El 17 de enero de 2025, el Grupo pagó 269 millones de euros para amortizar, con un descuento neto, 277 millones de euros del valor nominal de los bonos no garantizados a tipo fijo de 500 millones de euros con vencimiento en 2027. El 12 de septiembre de 2025, el Grupo pagó otros 89 millones de euros para amortizar, con un descuento neto, 90 millones de euros del valor nominal de los 223 millones de euros restantes en ese momento. El descuento neto pagado por la amortización de los bonos, de 9 millones de euros, se ha registrado como un ingreso dentro de la partida de Gastos financieros. Al amortizar los bonos, el Grupo pagó intereses devengados por valor de 3 millones de euros.

4 Los bonos garantizados con un cupón a tipo fijo del 3,75% son reembolsables en 2027.

5 Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aviones específicos en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 3,54% y 3,56%. Los préstamos son reembolsables en 2027.

6 Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) no devengan interés y son reembolsables en 2034.

7 El préstamo hipotecario en dólares estadounidenses a tipo fijo no garantizado devenga intereses a tipo del 1,38%. El préstamo es reembolsable en 2026.

8 El 17 de enero de 2025, el Grupo pagó 305 millones de euros para amortizar, con una prima neta, 300 millones de euros del valor nominal de los bonos no garantizados a tipo fijo de 700 millones de euros con vencimiento en 2029. El 12 de septiembre de 2025, el Grupo pagó otros 292 millones de euros para amortizar, con una prima neta, 281 millones de euros del valor nominal de los 400 millones de euros restantes en ese momento. El 29 de septiembre de 2025, el Grupo pagó otros 119 millones de euros para amortizar el valor nominal pendiente restante de los bonos. A 31 de diciembre de 2025 no quedaba ningún importe pendiente de los bonos. La prima neta pagada por la amortización de los bonos, de 16 millones de euros, se ha registrado como un gasto dentro de Gastos financieros. Al amortizar los bonos, el Grupo pagó los intereses devengados por los bonos, que ascendían a 16 millones de euros.

9 El 25 de marzo de 2025, el Grupo amortizó al vencimiento los bonos sénior no garantizados a tipo fijo por valor de 500 millones de euros.

Detalles sobre los bonos convertibles con vencimiento en 2028

El 11 de mayo de 2021 el Grupo realizó una emisión de bonos sénior no garantizados de 825 millones de euros a tipo fijo del 1,125% convertibles en acciones ordinarias de IAG. Los bonos convertibles generaron fondos netos de 818 millones de euros y vencen en 2028. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final.

Los bonos convertibles otorgan a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprendían un total de 244.850.715 opciones al inicio y, tras el dividendo a cuenta, el dividendo complementario de 2024 y el dividendo a cuenta de 2025, comprenden 255.117.818 opciones a 31 de diciembre de 2025 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar en efectivo los bonos convertibles, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerzan su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG. El derecho de conversión de los titulares de los bonos se puede ejercer actualmente.

Los bonos convertibles se registran a su valor razonable, que a 31 de diciembre de 2025 ascendía a 1.229 millones de euros (2024: 1.016 millones de euros), lo que constituye un aumento de 213 millones de euros desde el 1 de enero de 2025. De este aumento, el gasto incluido en el Estado de resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 12 millones de euros y el gasto reconocido en Gastos financieros en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 201 millones de euros.

Líneas de financiación no dispuestas

El 14 de junio de 2024, el Grupo suscribió una línea de crédito renovable garantizada vinculada a la sostenibilidad por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses y con una vigencia de cinco años, con dos opciones de prórroga de un año sujetas a la aprobación de los prestamistas, y a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de las cuales tiene límites independientes. A 31 de diciembre de 2025 no se había dispuesto de ningún importe de la línea de crédito. Aunque el Grupo no prevé disponer de la línea de crédito renovable, en caso de hacerlo, la deuda resultante estaría garantizada, en las respectivas compañías operadoras, con: (i) derechos de aterrizaje específicos; o (ii) aviones; o (iii) una combinación de ambos.

En la nota 29f se ofrecen más detalles sobre otras líneas de crédito no dispuestas.

Operaciones con entidades no consolidadas

El Grupo ha formalizado las siguientes operaciones de financiación de activos a través de entidades no consolidadas:

- Los *Pass Through Certificates*, Series 2019-1 de British Airways, se formalizaron en el tercer trimestre de 2019, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 725 millones de euros para ocho aviones con vencimiento entre 2029 y 2034;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2020-1 de British Airways, se formalizaron en el cuarto trimestre de 2020, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 472 millones de euros para nueve aviones con vencimiento entre 2028 y 2032;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2021-1 de British Airways, se formalizaron en el tercer trimestre de 2021, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 204 millones de euros para siete aviones con vencimiento entre 2031 y 2035;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2022-1 de Iberia, se formalizaron en abril de 2022, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 680 millones de euros para cinco aviones con vencimiento entre 2032 y 2036;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2022-1 de British Airways, se formalizaron en octubre de 2022, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 159 millones de euros para cuatro aviones con vencimiento entre 2032 y 2036; y
- No se han formalizado operaciones de financiación de activos con entidades no consolidadas durante los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre de 2024.

A 31 de diciembre de 2025, los Pasivos por financiación de activos incluyen importes acumulados de 2.114 millones de euros (2024: 2.956 millones de euros) y los activos asociados reconocidos en Inmovilizado material incluyen unos importes acumulados de 1.075 millones de euros (2024: 2.076 millones de euros) relacionados con las operaciones con entidades estructuradas no consolidadas que emitieron los EETC.

c Préstamos totales, bonos convertibles, pasivos por financiación de activos y pasivos por arrendamiento

Millones	2025	2024
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$9	\$38
Euros	€50	€75
	€58	€110
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€691	€1.785
	€691	€1.785
Bonos convertibles		
Euros	€1.229	€1.016
	€1.229	€1.016
Pasivos por financiación de activos		
Dólares estadounidenses	\$3.658	\$3.977
Euros	€1.993	€1.730
Yenes japoneses	¥35.375	¥35.051
	€5.294	€5.788
Pasivos por arrendamiento		
Dólares estadounidenses	\$6.224	\$6.873
Euros	€558	€799
Yenes japoneses	¥39.813	¥58.881
Libras esterlinas	£790	£696
	€6.995	€8.646
Total deudas financieras remuneradas	€14.267	€17.345

27 Provisiones

Estimación contable significativa aplicada – Provisiones para grandes reparaciones y restauración: hipótesis clave subyacentes al valor contable de las provisiones

A 31 de diciembre de 2025, el Grupo reconoció 2.866 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 3.014 millones de euros) relacionados con provisiones para grandes reparaciones y restauración, principalmente relativas a aviones arrendados.

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y para otras revisiones de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y suelen abarcar varios años. Las provisiones para grandes reparaciones y restauración se realizan en función de la mejor estimación de la salida de efectivo que probablemente será necesario realizar. A la hora de determinar esta mejor estimación, el Grupo aplica un juicio significativo en relación con el nivel de costes que se prevé asumir cuando ocurra un suceso importante de mantenimiento. Otras estimaciones que no se consideran significativas incluyen la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento y el estado de los aviones. Los costes asociados previstos se descuentan a su valor actual. Si bien el Grupo considera que ningún cambio razonablemente posible en ninguna de las hipótesis individuales tendría una repercusión significativa en las provisiones, una combinación de cambios en varias hipótesis sí que podría tenerla. El Grupo considera que un posible cambio razonable en las hipótesis sobre tasas de inflación y tasas de descuento de un incremento de 100 puntos básicos daría lugar a un aumento de 85 millones de euros (2024: 62 millones de euros) y a un descenso de 77 millones de euros (2024: 70 millones de euros), respectivamente, en el saldo de la provisión cuando se aplican de manera aislada entre sí.

Juicios contables significativos aplicados – Provisiones para grandes reparaciones y restauración: determinación de la política contable para aviones arrendados

La NIIF 16 no aborda la contabilización de las provisiones para grandes reparaciones y restauración que surgen por el uso del activo subyacente y, en consecuencia, el Grupo ha aplicado su criterio a la hora de aplicar una política contable con respecto al reconocimiento y a la posterior valoración de dichas provisiones para aviones arrendados. La política contable del Grupo para las provisiones que surgen por el uso o por el paso del tiempo consiste en reconocer los costes estimados asociados en la Cuenta de resultados a medida que se utiliza el activo subyacente o por el paso del tiempo. El enfoque que aplica el Grupo es coherente con el de la mayoría de las principales compañías aéreas que elaboran sus estados financieros con arreglo a las NIIF. Si el Grupo aplicara una política contable alternativa, las repercusiones financieras serían sustancialmente diferentes en la fecha del balance. Una política contable alternativa que el Grupo podría haber aplicado es el enfoque de los componentes, según el cual el Grupo capitalizaría los costes estimados de los principales eventos de mantenimiento y los depreciaría hasta el siguiente evento de mantenimiento (o hasta el final del plazo de arrendamiento) y realizaría una provisión a lo largo del plazo de arrendamiento para cualquier compensación en efectivo prevista para las obligaciones de mantenimiento al final del arrendamiento. El Grupo considera que la política contable actual para las actividades de mantenimiento, reparaciones y restauración refleja las obligaciones derivadas de sus contratos de arrendamiento.

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones y restauración	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 ¹	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2025	3.014	201	842	75	316	53	4.501
Provisiones registradas durante el ejercicio	626	27	39	28	390	29	1.139
Reclasificaciones	32	-	-	(2)	-	-	30
Utilizadas durante el ejercicio	(572)	(45)	(53)	(20)	-	(29)	(719)
Extinguidas durante el ejercicio	-	-	-	-	(320)	-	(320)
Reversión de importes no utilizados	(58)	(1)	(34)	(16)	(12)	(4)	(125)
Reversión del descuento	122	4	24	-	-	-	150
Revalorizaciones	15	(2)	14	-	-	-	27
Movimientos por cambio de divisas	(313)	(1)	(1)	(3)	(6)	(1)	(325)
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2025	2.866	183	831	62	368	48	4.358
Desglose:							
Corrientes	618	83	95	19	298	4	1.117
No corrientes	2.248	100	736	43	70	44	3.241
	2.866	183	831	62	368	48	4.358

1 El desglose de las Obligaciones relacionadas con el carbono por régimen subyacente se presenta en la nota 4f.

Provisiones para grandes reparaciones y restauración

Las provisiones para gastos por grandes reparaciones y restauración se reconocen a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento significativo y devolución de aviones mantenidos en virtud de un arrendamiento. En el caso de las obligaciones que surgen al inicio del arrendamiento de un avión, el coste estimado asociado se capitaliza en el activo por derecho de uso. Para las obligaciones que surgen por el uso o por el paso del tiempo, los costes estimados asociados se reconocen en la Cuenta de resultados a medida que se utiliza el activo asociado o con el paso del tiempo. Esta es una provisión a largo plazo por naturaleza.

Las provisiones incluyen también un importe relacionado con terrenos y edificios arrendados cuando el contrato exige costes de reparación al finalizar el arrendamiento. Estos costes se capitalizan dentro de los activos por derecho de uso.

Las provisiones se determinan descontando los flujos de efectivo futuros utilizando tipos libres de riesgo antes de impuestos específicos para el plazo de la provisión y la divisa en que se origina. La reversión del descuento de las provisiones se registra como Gasto financiero en la Cuenta de resultados (véase la nota 9a).

Las revalorizaciones derivadas de los cambios en las estimaciones sobre los efectos del descuento y la inflación se registran en la Cuenta de resultados en la medida en que estén relacionadas con las provisiones evitables o se registren como ajuste del activo por derecho de uso (véase la nota 14) en el caso de las provisiones inevitables.

Cuando los importes sean finales y la incertidumbre acerca de estas provisiones se elimina, el pasivo asociado se reclasifica a Otros acreedores corrientes o no corrientes, en función de la fecha prevista de pago.

Provisiones por reestructuración

La provisión por reestructuración engloba provisiones para planes de despido voluntario, incluido el programa de despido colectivo, dentro del Plan de Transformación de Iberia implementado antes de 2023 y el programa de reestructuración del handling en tierra de Iberia implementado en 2024, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. Los importes de las provisiones se han determinado por medio de valoraciones actuariales realizadas por actuarios independientes y se han basado en las mismas hipótesis que las utilizadas para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto las tasas de descuento, que fueron del 2,5% y 2,4%, respectivamente. Se espera que los pagos relacionados con estas provisiones continúen hasta 2032.

A 31 de diciembre de 2025, 183 millones de euros de esta provisión estaban relacionados con programas de despidos colectivos (2024: 199 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

Esta provisión incluye indemnizaciones por despido de empleados en virtud de varios acuerdos contractuales. Como parte de estas provisiones, el Grupo reconoce provisiones relativas a la tripulación de vuelo de Iberia (tanto pilotos como tripulación de cabina):

- Pilotos: de acuerdo con el convenio colectivo correspondiente, los pilotos tienen la opción, a la edad de 60 años, de continuar en el empleo a tiempo completo, pasar a la reserva y mantener su relación laboral hasta alcanzar la edad legal de jubilación (lo que se denomina "en activo") o, alternativamente, jubilarse anticipadamente (lo que se denomina "inactivos"). Además, en determinados casos, los pilotos a partir de 55 años pueden solicitar mantener su relación laboral, pero con una actividad reducida (lo que se denomina "excedencia especial"); y
- Tripulación de cabina: en virtud del convenio colectivo correspondiente, los tripulantes de cabina tienen la opción, a partir de los 62 años, de continuar trabajando a tiempo completo, pasar al estado activo o pasar al estado inactivo. Además, en determinados casos, los tripulantes de cabina a partir de los 57 años pueden solicitar una "excedencia especial".

El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos lleguen a la edad legal de jubilación. Para determinar la provisión que se registra para la proporción de empleados que opten por la excedencia especial o por la inactividad, el Grupo estima varias hipótesis, incluidas, entre otras, las siguientes: (i) el crecimiento salarial y la inflación a medio y largo plazo, (ii) la tasa de descuento a aplicar, (iii) la tasa de crecimiento de la seguridad social, (iv) las tasas de mortalidad y (v) la rotación del personal.

La provisión se volvió a evaluar a 31 de diciembre de 2025 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de la proyección de la unidad de crédito, en función de una tasa de descuento coherente con el índice iBoxx del 3,88% para empleados en activo y del 2,55% para empleados inactivos (2024: índice iBoxx del 3,24% y 2,80%, respectivamente), las tablas de mortalidad PER_Col_2020.1er.orden. y asumiendo incrementos salariales contractuales de hasta el 2,0% anual para cada uno de los años 2026 y 2027 y un 2,0% anual en adelante derivado de incrementos en el Índice de Precios al Consumo (IPC). A 31 de diciembre de 2025, un total de 5.418 tripulantes de vuelo contaban con la posibilidad de optar por esta decisión una vez alcanzasen los 60 años (31 de diciembre de 2024: 5.594). A 31 de diciembre de 2025, había un total de 846 empleados que no habían alcanzado la edad de jubilación y podían optar a la jubilación anticipada ("excedencia especial") y que optaron por pasar a la inactividad (31 de diciembre de 2024: 638). Además, a 31 de diciembre de 2025, había 20 empleados que habían alcanzado la edad de jubilación y optado por pasar a la inactividad (31 de diciembre de 2024: 23).

A 31 de diciembre de 2025 la duración media de empleo de los tripulantes de cabina que reunían los requisitos era de 16 años (31 de diciembre de 2024: 16 años). Esta provisión es principalmente a largo plazo. Las revalorizaciones en la valoración de esta provisión se registran en el Estado de resultado global. La cantidad relacionada con esta provisión era de 778 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (2024: 780 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales

Las provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales incluyen:

- Importes relacionados con demandas de múltiples partes realizadas por grupos de empleados sobre una serie de cuestiones relacionadas con su empleo, incluidas reclamaciones de pagos de vacaciones adicionales y por discriminación por edad;
- Importes relacionados con las disputas contractuales en curso derivadas de las operaciones del Grupo; e
- Importes relacionados con las inspecciones abiertas por una serie de organismos reguladores de la competencia en relación con prácticas de supuesta competencia desleal en los negocios de transporte de carga y pasajeros del Grupo.

La cuantía final por liquidar en relación a estas demandas y sanciones pendientes es incierta.

Obligaciones relacionadas con el carbono

Las Obligaciones relacionadas con el carbono se refieren a los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión y el CORSIA para las emisiones de CO₂ equivalente emitidas en los vuelos dentro de la UE, de Suiza, del Reino Unido y a nivel mundial. Las obligaciones relacionadas con los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión se extinguirán en el ejercicio posterior a la fecha del balance a través de su liquidación con las autoridades pertinentes. Se prevé que las obligaciones relacionadas con el CORSIA se retiren en 2028. Véanse las notas 2 y 4 para obtener más información.

28 Pasivos contingentes

Existe una serie de procedimientos legales y reguladores abiertos contra el Grupo en varias jurisdicciones que, a 31 de diciembre de 2025, en los casos en los que podían estimarse de forma fiable, ascendían a 44 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 42 millones de euros). El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos en relación con estos procedimientos y, en consecuencia, no se han registrado provisiones.

En los pasivos contingentes se incluye lo siguiente:

Política comercial relativa al equipaje de mano de Vueling

Durante 2024, el Ministerio de Consumo de España emitió una Resolución Sancionadora contra Vueling, que abarcaba el periodo de 26 meses finalizado el 31 de diciembre de 2023, en la que afirmaba que la política comercial de equipaje de mano de Vueling vulneraba los derechos de los consumidores en virtud del artículo 47.1 del Real Decreto Legislativo 1/2007 de España y del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo sobre normas comunes para la operación de servicios aéreos. Además, la Resolución Sancionadora impuso a Vueling una multa de 39 millones de euros y exigió la rectificación de las presuntas infracciones.

El 29 de enero de 2025, Vueling interpuso un recurso Contencioso-Administrativo contra la Resolución Sancionadora. Simultáneamente, Vueling solicitó una medida cautelar para suspender la sanción hasta que se dictara sentencia firme. El 1 de julio de 2025, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid notificó y aprobó el recurso para suspender la sanción hasta que se dictara sentencia firme.

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 otras aerolíneas infringían la legislación de la UE sobre servicios aéreos. La Comisión Europea concedió al Gobierno español un plazo de dos meses para enviar una respuesta detallada o retirar las multas. A 31 de diciembre de 2025 y hasta la fecha de este informe, el Grupo desconoce el estado actual de las negociaciones entre el Gobierno español y la Comisión Europea en relación con este asunto.

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

En la nota 10 se presentan los pasivos contingentes relacionados con los impuestos sobre sociedades, los impuestos diferidos y los impuestos indirectos.

29 Objetivos y políticas de 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 tipo de cambio, el riesgo de tipos de interés), el riesgo de crédito, el riesgo de contraparte y el riesgo de liquidez. Las principales repercusiones en los estados financieros se exponen a continuación:

a Riesgo del precio del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo 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 para los próximos tres años dentro de los perfiles de coberturas aprobados.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilidad de la exposición principal del Grupo a una variación razonablemente posible del precio del combustible, basada en la volatilidad de mercado actual y permaneciendo constantes todas las demás variables, sobre el beneficio antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre derivados de combustible (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) únicamente a la fecha del balance y no refleja el efecto que se hubiese producido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y de 2024.

2025			2024		
Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
40	-	1.648	40	-	2.079
(40)	-	(1.517)	(40)	-	(1.865)

1 El análisis de sensibilidad en el patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el beneficio antes de impuestos.

A 31 de diciembre de 2025, el valor razonable de los pasivos netos por instrumentos derivados de combustible era de 314 millones de euros (2024: activos netos de 189 millones de euros), lo que representa una variación de 125 millones de euros desde el 1 de enero de 2025. Del valor contable de los pasivos netos a 31 de diciembre de 2025, todos (2024: todos) los derivados asociados se designaron dentro de relaciones de cobertura.

b Riesgo de tipo de cambio

El Grupo está expuesto al riesgo de tipo de cambio sobre los ingresos, las compras y la 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 operaciones son principalmente el dólar estadounidense, la libra esterlina y el euro. El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante el riesgo de tipo de cambio, incluida la cobertura de una parte de las compras y ventas denominadas en moneda extranjera hasta los siguientes tres años.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición principal de divisas del Grupo a una variación razonablemente posible de los tipos de cambio del dólar estadounidense, la libra esterlina y el yen japonés, según la volatilidad de mercado actual y permaneciendo constantes todas las demás variables, sobre el beneficio antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre los pasivos remunerados, los pasivos por arrendamiento y los derivados (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) denominados en monedas extranjeras únicamente a la fecha del balance y no refleja el efecto que se hubiese producido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y de 2024.

	Subida/(descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2025	15 (15)	408 (403)	882 (935)	15 (15)	6 (5)	351 (351)	15 (15)	(1) 1	(11) 11
2024	20 (20)	404 (404)	975 (969)	20 (20)	(13) 13	394 (394)	20 (20)	(1) 1	(21) 21

1 El análisis de sensibilidad en el patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el beneficio antes de impuestos.

A 31 de diciembre de 2025, el valor razonable de los pasivos netos de instrumentos derivados denominados en moneda extranjera era de 567 millones de euros (2024: activos netos de 505 millones de euros), lo que representa una variación de 1.072 millones de euros desde el 1 de enero de 2025. Estos comprenden tanto los derivados designados como de cobertura como los derivados que inicialmente no se designaron como de cobertura. Del valor contable de los pasivos netos a 31 de diciembre de 2025, 217 millones de euros (2024: activos netos de 191 millones de euros) de los derivados asociados se designaron dentro de relaciones de cobertura. En aquellos derivados no designados como de cobertura al inicio, los movimientos a valor de mercado se han registrado directamente en la Cuenta de resultados y se han reconocido en las partidas de Otros (gastos)/ingresos no operativos e Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera.

c Riesgo de tipo de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda financiera y en los depósitos de efectivo. Con el objetivo de mitigar el riesgo de tipo de interés, las políticas del Grupo permiten la contratación de diversos instrumentos derivados extrabursátiles.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición del Grupo a una variación razonablemente posible de los tipos de interés en euros, según las expectativas sobre los movimientos de los tipos futuros, sobre el beneficio antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre los derivados de tipos de interés (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) únicamente a la fecha del balance y no refleja el efecto que se hubiese producido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y de 2024.

2025			2024		
Subida/ (descenso) del tipo de interés en euros Puntos básicos	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés en euros Puntos básicos	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
100	(16)	7	100	(17)	9
(100)	16	(5)	(100)	17	(7)

1 El análisis de sensibilidad en el patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el beneficio antes de impuestos.

A 31 de diciembre de 2025, el valor razonable de los activos netos por instrumentos derivados de tipos de interés era de 7 millones de euros (2024: activos netos de 12 millones de euros), lo que representa una variación de 5 millones de euros desde el 1 de enero de 2025. Del valor contable de los activos netos a 31 de diciembre de 2025, todos (2024: todos) los derivados asociados se designaron dentro de relaciones de cobertura.

d 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 contractuales 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 al asignar límites a cada contraparte por exposición subyacente y por compañía operadora y al formalizar operaciones únicamente 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 las posibles ineficacias se reconocen inmediatamente en el epígrafe de Otros (gastos)/ingresos no operativos de la Cuenta de resultados.

e Riesgo de contraparte

El Grupo está expuesto al riesgo de contraparte en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros por cobrar. El Grupo aplica políticas y procedimientos para controlar el riesgo asignando límites a cada contraparte según su exposición y por compañía operadora. Las exposiciones subyacentes se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contraparte se revisa periódicamente utilizando la información de mercado disponible.

Los activos financieros reconocidos en los estados financieros, netos de pérdidas por deterioro, en su caso, representan la exposición máxima del Grupo al riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas ni otras mejoras del crédito.

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por tesorería asignados por región	
	2025	2024
Reino Unido	41%	39%
España	1%	2%
Irlanda	24%	25%
Resto de la zona euro	24%	27%
Resto del mundo	10%	7%

f Riesgo de liquidez

El Grupo invierte su efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos monetarios, y para ello elige instrumentos con vencimientos o una liquidez adecuados con el fin de conservar un margen suficiente que le permita generar fácilmente las entradas de efectivo necesarias para gestionar el riesgo de liquidez. El Grupo también ha contratado líneas de crédito renovables.

El Grupo tenía las siguientes líneas de financiación generales y específicas para aviones concedidas y no dispuestas:

Millones	2025	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de financiación generales concedidas¹</i>		
Línea de financiación en euros con vencimiento entre marzo y abril de 2025	€60	60
Líneas de financiación en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2029 ²	\$3.000	2.556
		2.616
Millones	2024	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de financiación generales concedidas¹</i>		
Líneas de financiación en euros con vencimiento entre marzo y abril de 2025	€120	120
Línea de financiación en euros con vencimiento en marzo de 2025 ²	€350	350
Líneas de financiación en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2029 ²	\$3.000	2.874
		3.344
<i>Líneas de financiación específicas para aviones concedidas</i>		
Líneas de financiación en dólares estadounidenses con vencimiento entre mayo y junio de 2025 ³	\$140	134
		134

1 Las líneas de financiación generales se pueden disponer en cualquier momento a discreción del Grupo, siempre que se notifique la utilización prevista hasta tres días antes de que se produzca, en función de la línea de financiación.

2 En la nota 26b se ofrece más información acerca de estas líneas de financiación.

3 A 31 de diciembre de 2025, el Grupo no tenía líneas de financiación específicas para aviones concedidas para compromisos de entregas de aviones específicos (2024: vencimiento entre mayo y junio de 2025).

Además, a 31 de diciembre de 2025, el Grupo disponía de líneas de descubierto no utilizadas de 13 millones de euros (2024: 56 millones de euros).

En la tabla siguiente se analizan las (salidas) y entradas en relación con los pasivos financieros e instrumentos financieros derivados del Grupo por agrupaciones de vencimientos en función del periodo restante a 31 de diciembre hasta su fecha de vencimiento contractual. Los importes indicados en la tabla son los flujos de efectivo contractuales no descontados e incluyen intereses.

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2025
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(239)	(239)	(481)	(1.737)	(3.525)	(6.221)
Pasivos por arrendamiento	(775)	(707)	(1.342)	(2.759)	(4.329)	(9.912)
Préstamos a tipo fijo	(17)	(25)	(220)	(1.383)	-	(1.645)
Préstamos a tipo variable	(13)	(13)	(16)	-	-	(42)
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	(5.721)	-	(395)	-	-	(6.116)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	3	2	2	1	-	8
Contratos de divisas	36	14	16	4	-	70
Derivados de combustible	12	7	5	-	-	24
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(1)	-	-	-	-	(1)
Contratos de divisas	(223)	(216)	(186)	(28)	-	(653)
Derivados de combustible	(88)	(87)	(134)	(35)	-	(344)
A 31 de diciembre de 2025	(7.026)	(1.264)	(2.751)	(5.937)	(7.854)	(24.832)

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2024
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(266)	(262)	(524)	(1.795)	(3.901)	(6.748)
Pasivos por arrendamiento	(801)	(805)	(1.550)	(3.468)	(4.783)	(11.407)
Préstamos a tipo fijo	(576)	(14)	(56)	(2.186)	-	(2.832)
Préstamos a tipo variable	(14)	(13)	(26)	(16)	-	(69)
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	(6.149)	-	(401)	-	-	(6.550)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	6	3	4	1	-	14
Contratos de divisas	203	174	201	20	-	598
Derivados de combustible	5	9	13	1	-	28
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(1)	-	(1)	-	-	(2)
Contratos de divisas	(56)	(12)	(13)	-	-	(81)
Derivados de combustible	(64)	(64)	(61)	(36)	-	(225)
A 31 de diciembre de 2024	(7.713)	(984)	(2.414)	(7.479)	(8.684)	(27.274)

g Compensación de activos y pasivos financieros

El Grupo realiza operaciones de derivados conforme a la documentación del ISDA (*International Swaps and Derivatives Association*). En general, estos contratos estipulan que los importes adeudados por cada contraparte en un mismo día en relación con todas las operaciones abiertas se suman en un único importe neto que una parte debe pagar a la otra.

Los siguientes activos y pasivos son objeto de compensación, contratos marco de compensación aplicables y acuerdos similares.

31 de diciembre de 2025

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el Balance ¹	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance ¹	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	149	(48)	101	(17)	84
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	1.023	(48)	975	(17)	958

31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el Balance ¹	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance ¹	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	679	(55)	624	(6)	618
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	351	(55)	296	(6)	290

1 El Grupo ha aportado efectivo y activos líquidos equivalentes como garantía frente a determinados pasivos financieros derivados. A 31 de diciembre de 2025, el Grupo ha reconocido 48 millones de euros en garantías (2024: 55 millones de euros) que se compensan en el Balance de situación y 17 millones de euros (2024: 6 millones de euros) no compensados en el Balance de situación.

h Gestión del riesgo de capital

Los objetivos del Grupo al gestionar el capital son salvaguardar la capacidad del Grupo de seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima, reducir el coste del capital y generar rentabilidades para los accionistas.

El Grupo supervisa el capital en función tanto del ratio de Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales como del ratio de Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales. A 31 de diciembre de 2025, la Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales era de 1,9 veces (2024: 2,5 veces) y la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales era de 0,8 veces (2024: 1,1 veces). La definición y el cálculo de estas medidas de rendimiento está incluida en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

En la sección sobre el principio de empresa en funcionamiento de la nota 2 se presentan más detalles sobre liquidez y recursos de capital, junto con la gestión de riesgos de capital.

30 Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros por categoría

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

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 el Estado de 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
Otros 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 arrendamiento	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 arrendamiento	1.397	-	-	1.397
Componente corriente de la deuda a largo plazo	420	1.229	-	1.649
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	4.191	-	1.530	5.721
Instrumentos financieros derivados	-	604	-	604

31 de diciembre de 2024

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

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

b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

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

Nivel 1: precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos. Se considera que un mercado es activo cuando se puede disponer de precios cotizados fácil y regularmente a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, un agente de bolsa, una institución sectorial, un servicio de precios o un organismo regulador, y esos precios reflejan operaciones de mercado reales que se producen regularmente entre partes que actúan en condiciones de mercado. Se emplearon metodologías de Nivel 1 (valores de mercado en la fecha del balance) para determinar el valor razonable de las inversiones en activos cotizados clasificadas como participaciones accionariales 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: *inputs* distintos a los precios cotizados incluidos en Nivel 1, que son observables respecto al activo o al 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 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 del balance. El valor razonable de los principales activos y pasivos financieros relacionados con derivados se determina como se indica a continuación, incorporando ajustes por el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte:

- Contratos de referencia sobre materias primas, como operaciones con *swaps* y opciones referenciadas a: (i) CIF NWE cargoes jet fuel, (ii) ICE Gasoil, (iii) ICE Brent, (iv) ICE Gasoil Brent crack, (v) Jet Differential y (vi) Jet fuel Brent crack. Las valoraciones a precios de mercado se determinan haciendo referencia a los modelos de valoración actuales de las curvas a plazo y de la valoración de los precios de las opciones estándar, con valores descontados a la fecha del balance en función del tipo de interés correspondiente;
- Los contratos de divisas a plazo y opciones: haciendo referencia a los precios a plazo y los modelos de valoración de los precios de las opciones estándar actuales, con valores descontados a la fecha del balance en función del tipo de interés correspondiente; y
- Los contratos de *swaps* de tipos de interés: descontando los flujos de efectivo futuros de los contratos de *swaps* al tipo de interés de mercado valorado con la curva a plazo actual.

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

Nivel 3: *inputs* 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 tiene en cuenta el valor actual de los flujos de efectivo por dividendos que se prevé que generen los activos asociados. En el caso de otras inversiones de patrimonio para las que no se dispone de información sobre los flujos de efectivo, se aplica el método del activo neto ajustado. La nota 19 proporciona información acerca de la metodología empleada para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings.

Los valores razonables del efectivo y activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes y acreedores comerciales y otras cuentas por 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 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:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	8	-	8	8
Contratos de divisas a plazo ¹	-	69	-	69	69
Derivados de combustible ¹	-	24	-	24	24
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	5.179	-	5.179	5.294
Préstamos a tipo fijo	1.916	17	-	1.933	1.937
Préstamos a tipo variable	-	41	-	41	41
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	1	-	1	1
Contratos de divisas a plazo ²	-	636	-	636	636
Derivados de combustible ²	-	338	-	338	338

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.

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

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	1	-	189	190	190
Otros activos financieros no corrientes	-	22	4	26	23
Activos financieros derivados:					
Swaps de tipo de interés ¹	-	14	-	14	14
Contratos de divisas a plazo ¹	-	583	-	583	583
Derivados de combustible ¹	-	27	-	27	27
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	5.400	-	5.400	5.788
Préstamos a tipo fijo	2.762	45	-	2.807	2.845
Préstamos a tipo variable	-	66	-	66	66
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	2	-	2	2
Contratos de divisas a plazo ²	-	78	-	78	78
Derivados de combustible ²	-	216	-	216	216

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

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

No se han producido transferencias entre los niveles de jerarquía de valor razonable durante el ejercicio.

Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y pasivos y activos financieros derivados se valoran 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 con vencimiento en 2028, que se valoran a su 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	2025	2024
Saldo inicial del ejercicio	189	187
Altas	58	20
Ganancias/(pérdidas) netas reconocidas en el Estado de resultado global	51	(19)
Movimiento por cambio de divisas	(1)	1
Saldo final del ejercicio	297	189

d Coberturas

i Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2025, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de operaciones futuras previstas eran las siguientes:

- Contratos de divisas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio sobre las entradas de efectivo y ciertos pagos operativos. Las ganancias y pérdidas por revalorizaciones en los derivados: (i) se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en cuyo caso la partida cubierta se reconoce directamente en la Cuenta de resultados, en el mismo epígrafe donde se clasifica la partida subyacente; (ii) se reconocen en patrimonio neto y se trasladan al Balance de situación, en caso de que la partida cubierta sea un activo o pasivo no financiero, y se registran en el Balance de situación en el mismo epígrafe donde se reconoce la partida cubierta; (iii) se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en caso de que la partida cubierta sea un activo o pasivo financiero, al mismo tiempo en que se reconoce dicho activo o pasivo financiero en la Cuenta de resultados. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la Cuenta de resultados cuando ya no se prevé que ocurra la operación futura y se registran en el epígrafe de la Cuenta de resultados en que se clasifica la partida cubierta;
- Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno, como cobertura del riesgo de precios sobre los gastos de combustible. Las ganancias y pérdidas por revalorizaciones en los derivados: (i) se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de Gastos de combustible y derechos de emisión, para ajustarse a la salida de efectivo relacionada con el combustible, cuando el elemento cubierto subyacente no da lugar al reconocimiento de existencias de combustible; (ii) se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan al Balance de situación, dentro de Existencias, cuando el elemento cubierto subyacente corresponda a existencias de combustible. Las pérdidas y ganancias registradas en Existencias se reconocen en la Cuenta de resultados cuando se consumen las existencias de combustible subyacentes, dentro del epígrafe de Gastos de combustible y derechos de emisión. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la Cuenta de resultados, dentro del epígrafe de Gastos de combustible y derechos de emisión cuando ya no se prevé que ocurra la operación futura;
- Contratos de tipos de interés, cubriendo el riesgo de tipos de interés de la deuda a tipo variable y de ciertos pagos operacionales. Las ganancias y pérdidas por revalorizaciones de los derivados se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de Gastos por intereses; y
- Las amortizaciones futuras de préstamos en moneda extranjera que se designan dentro de una relación de cobertura para cubrir las variaciones de tipos de cambio sobre las entradas de efectivo por ingresos. Las ganancias y pérdidas por revalorizaciones en los préstamos relacionados se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan al Balance de situación, cuando la partida cubierta es un activo o un pasivo no financiero cuando el préstamo se amortiza (generalmente mediante cuotas a lo largo del periodo de vigencia del préstamo).

ii Pérdidas relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en el patrimonio neto

Los importes incluidos en el patrimonio neto se resumen a continuación:

Millones de euros	2025	2024
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	35	(42)
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	322	(169)
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	250	229
Derivados para cubrir tipos de interés ¹	14	11
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ^{1, 2}	32	40
	653	69
Ingreso por impuesto diferido relacionado	(167)	(17)
Importe total incluido en patrimonio neto	486	52

1 El valor contable de los instrumentos derivados reconocidos en activos y pasivos se analiza en los epígrafes a y b de esta nota.

2 En referencia a relaciones de cobertura canceladas anteriormente en las que se espera que se produzca la operación subyacente prevista.

iii Los importes nocionales de instrumentos financieros significativos usados como instrumentos de cobertura de flujos de efectivo

Importes nocionales del principal Millones de euros	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 31 de diciembre de 2025
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,30	1,20 a 1,37	3.277	1.656	610	-	5.543
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,15	1,03 a 1,26	1.667	1.371	830	-	3.868
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ¹	1,20	1,08 a 1,42	521	537	529	768	2.355
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ²	600	457 a 1.100	2.785	1.175	666	-	4.626
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ^{3,4}	1,21	(0,06) a 3,90	1.443	591	9	-	

Importes nocionales del principal Millones de euros	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total a 31 de diciembre de 2024
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,26	1,16 a 1,34	3.716	1.352	206	-	5.274
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,11	1,04 a 1,19	1.907	959	295	-	3.161
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ¹	1,25	1,11 a 1,42	561	386	452	731	2.130
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ²	670	489 a 1.200	4.219	1.735	883	-	6.837
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ^{3,4}	1,87	(0,06) a 3,90	2.052	509	149	-	

1 Los gastos incluyen tanto gastos de explotación como gastos en inmovilizado.

2 El importe nocional de los instrumentos de cobertura de precios de combustible a 31 de diciembre de 2025 representa 10,0 millones de toneladas métricas equivalentes de combustible de aviación (31 de diciembre de 2024: 10,0 millones de toneladas métricas), y el rango de cobertura se expresa como el precio en dólares estadounidenses por tonelada métrica, el cual, para aquellos productos cuyos precios son normalmente por barril, se ha determinado utilizando un factor de conversión de 7,88.

3 El rango de cobertura para contratos de tipos de interés se expresa como porcentaje.

4 El importe nocional de los contratos de tipos de interés a 31 de diciembre de 2025 ascendía a 835 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 1.742 millones de euros). Los importes incluidos reflejan los importes nocionales amortizables pendientes al final de cada periodo y se ajustan a los perfiles de las partidas cubierta subyacentes.

iv Movimientos registrados en la reserva para coberturas de flujos de efectivo

A continuación se presenta el resumen de los movimientos registrados en la reserva para coberturas de flujos de efectivo:

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 Millones de euros	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados			Movimientos a valor razonable reconocidos en el Estado de resultado global ²	Importes transferidos al Balance de situación
	Ineficacia ¹	Reclasificados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	-	(58)	(58)	539	19
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	(1)	(52)	(53)	71	10
Derivados para cubrir tipos de interés	-	2	2	1	-
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	-	-	-	85	(8)
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	-	-	(5)
	(1)	(108)	(109)	696	16
Impuestos diferidos relacionados			29	(180)	(3)
Total movimientos reconocidos en la reserva para coberturas de flujos de efectivo			(80)	516	13

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 Millones de euros	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados			Movimientos a valor razonable reconocidos en el Estado de resultado global ²	Importes transferidos al Balance de situación
	Ineficacia ¹	Reclasificados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	1	(102)	(101)	(185)	21
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	1	(26)	(25)	190	(7)
Derivados para cubrir tipos de interés	-	17	17	(5)	-
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	19	-	19	(72)	(10)
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	-	-	(87)
	21	(111)	(90)	(72)	(83)
Impuestos diferidos relacionados			21	19	20
Total movimientos reconocidos en la reserva para coberturas de flujos de efectivo			(69)	(53)	(63)

1 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como Ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura dentro de partidas no operativas.

2 Los importes reconocidos en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas del instrumento de cobertura.

v Coberturas del valor razonable

A 31 de diciembre de 2025, las principales actividades de gestión de riesgos del Grupo asociadas a la cobertura del valor razonable estaban relacionadas con contratos de tipos de interés que cubrían el riesgo de valor razonable de los pasivos por arrendamiento a tipo fijo. Las pérdidas y ganancias de revalorización tanto de los derivados como del pasivo financiero principal se reconocen en la Cuenta de resultados dentro de Otros (gastos)/ingresos no operativos.

Los valores contables de las partidas cubiertas y los instrumentos de cobertura de las coberturas del valor razonable del Grupo a 31 de diciembre de 2025 son los siguientes:

Millones de euros	2025	2024
Valor contable de los pasivos por arrendamiento a los que se han aplicado coberturas del valor razonable (partidas cubiertas) ¹	(42)	(54)
Valor contable de los derivados de tipos de interés (instrumentos de cobertura)	(1)	(2)
Valor acumulado de los ajustes de las coberturas del valor razonable en las partidas cubiertas incluidas en el valor contable de la partida cubierta	(3)	(3)
Variación en el valor empleado en el cálculo de la ineficacia de las coberturas	5	4

1 Las partidas cubiertas incluidas en las coberturas del valor razonable se presentan dentro de Deudas financieras en el Balance de situación y en la nota 26.

31 Capital social, prima de emisión y acciones propias

Emitidas, exigidas y desembolsadas completamente	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
A 31 de diciembre de 2024: acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770
Cancelación de acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	(244.275)	(24)	(846)
A 31 de diciembre de 2025: acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.727.201	473	6.924

1 Tras la aprobación en la Junta General Anual de la Sociedad celebrada el 19 de junio de 2025 para la cancelación de hasta 426.206.309 acciones ordinarias, el 11 de septiembre de 2025 la Sociedad canceló 244.274.863 acciones propias adquiridas a través de los programas de recompra. La cancelación tuvo como efecto total la reducción del capital social en 24 millones de euros y de la prima de emisión en 846 millones de euros. Las 115.531.620 acciones propias restantes adquiridas a través de los programas de recompra se cancelarán en 2026.

a Acciones propias

	2025			2024		
	Número de acciones propias (millones)	Precio medio ponderado por acción (euros)	Acciones propias (millones de euros)	Número de acciones propias (millones)	Precio medio ponderado por acción (euros)	Acciones propias (millones de euros)
Saldo a 1 de enero	117,6	2,44	287	55,8	1,79	100
Acciones adquiridas – programas de recompra	312,0	3,82	1.192	47,9	3,26	156
Acciones adquiridas – otras	9,4	4,47	42	27,0	2,04	55
Acciones canceladas	(244,3)	3,46	(846)	-	-	-
Acciones emitidas al consolidarse los programas de retribución a empleados basados en acciones	(32,5)	2,54	(82)	(13,1)	(1,83)	(24)
Saldo a 31 de diciembre¹	162,2	3,65	593	117,6	2,44	287

1 A 31 de diciembre de 2025 el Grupo mantenía 162,2 millones de acciones propias (2024: 117,6 millones), que representaban el 3,43% (2024: 2,37%) del capital social emitido de la Sociedad.

32 Pagos basados en acciones

El Grupo gestiona planes de pagos basados en acciones como parte del paquete retributivo total ofrecido a sus empleados. Estos planes consisten en planes de opciones sobre acciones en los que los empleados adquieren acciones a un precio de opción y en planes de adjudicación de acciones mediante los cuales se emiten acciones a favor de los empleados sin coste alguno, previa consecución de los objetivos de rendimiento que especifique el Grupo.

a Plan de Participación en los Resultados de IAG

El Plan de Participación en los Resultados ("PSP", por sus siglas en inglés) de IAG estaba dirigido a ejecutivos sénior y directivos del Grupo que intervenían más directamente en la configuración y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Las adjudicaciones realizadas de 2015 a 2020 se realizaron como opciones a coste cero con un periodo de tenencia de dos años, tras el periodo de rendimiento de tres años, antes de que las opciones pudiesen ejercerse. Todas las adjudicaciones se consolidaban en función de tres objetivos de rendimiento independientes con igual peso: la Rentabilidad Total para el Accionista ("TSR", por sus siglas en inglés) respecto al *STOXX Europe 600 Travel and Leisure Index* (adjudicaciones en 2020) o al *MSCI European Transportation Index* (adjudicaciones anteriores a 2020), los beneficios por acción y la Rentabilidad sobre el Capital Invertido.

b Plan de Acciones Restringidas de IAG

El Plan de Acciones Restringidas de IAG se introdujo en 2021 para poner en mayor sintonía los intereses y los resultados entre la alta dirección del Grupo y los accionistas mediante la acumulación y el mantenimiento de participaciones accionariales para la alta dirección y un mayor énfasis en los resultados sostenibles a largo plazo del Grupo. Las adjudicaciones se han realizado de forma condicional, con un periodo de tenencia de dos años tras el periodo de consolidación de tres años. No existen indicadores de desempeño asociados a las adjudicaciones. La consolidación dependerá del cumplimiento de una cláusula de garantía discrecional, normalmente evaluada a lo largo de tres ejercicios financieros a partir del ejercicio financiero en que se realiza la adjudicación. La aprobación al final del periodo de consolidación será a criterio de la Comisión de Retribuciones, tras tener en cuenta los resultados globales del Grupo e indicadores de desempeño financieros y no financieros durante el periodo de consolidación, así como cualquier incidencia sustancial relacionada con riesgos o regulación que se haya identificado.

c Plan de Incentivos Full Potential de IAG

En 2021, el Grupo lanzó su Plan de Incentivos *Full Potential*, que se concedió a personas clave involucradas en la ejecución de un conjunto de proyectos de transformación que permitirán al Grupo alcanzar el éxito empresarial a medio y largo plazo. Las adjudicaciones se han realizado como adjudicaciones condicionales que se consolidan en 2025 y dependen de objetivos máximos de desempeño de cara a 2024 y de la aprobación del Consejo.

d Plan de incentivos Stretch Performance de IAG

En 2025, el Grupo lanzó el Plan de Incentivos *Stretch Performance*, que se concedió a la alta dirección de IAG. El plan está diseñado para apoyar la consecución de un rendimiento ampliado del margen de explotación que supere las ambiciones a medio plazo y los objetivos del plan del Grupo hasta finales de 2027. Las concesiones tienen carácter condicional, se consolidan en 2028 y dependen del cumplimiento de los objetivos de desempeño ampliados para 2025 a 2027 y de la aprobación del Consejo. Los objetivos se han fijado en un nivel que requiere un rendimiento significativamente superior al histórico de IAG y al de sus competidores.

e Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG

El Plan de Diferimiento de Incentivos ("IADP", por sus siglas en inglés) de IAG se concede a empleados que reúnen los requisitos en función de pruebas de rendimiento y servicio. Este se concederá cuando se active una adjudicación de incentivos anual, siempre que el empleado siga trabajando en el Grupo en los tres años siguientes a la fecha de concesión. Los empleados correspondientes recibirán una parte de sus incentivos adjudicados en efectivo por adelantado y la parte restante en acciones después de tres años a través del IADP.

f Resumen de planes de pagos basados en acciones

Número de adjudicaciones en miles	Saldos pendientes a 1 de enero de 2025	Número de opciones concedidas	Número de opciones vencidas	Número de opciones consolidadas	Pendientes a 31 de diciembre de 2025	Ejercitables a 31 de diciembre de 2025
Plan de Participación en los Resultados	4.191	-	90	3.202	899	899
Plan de Acciones Restringidas	70.506	14.464	1.044	20.123	63.803	-
Plan de Incentivos <i>Full Potential</i>	29.031	-	1.892	27.139	-	-
Plan de Incentivos <i>Stretch Performance</i>	-	20.354	120	-	20.234	-
Plan de Diferimiento de Incentivos	912	100	-	-	1.012	-
	104.640	34.918	3.146	50.464	85.948	899

El precio medio ponderado de la acción en la fecha de ejercicio de las opciones ejercidas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 fue de 3,24 libras esterlinas (2024: 1,66 libras esterlinas). La vida contractual media ponderada de las adjudicaciones pendientes a 31 de diciembre de 2025 era de 1,4 años (2024: 1,1 años).

El Grupo reconoció un gasto por pagos basados en acciones de 58 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 (2024: 72 millones de euros).

33 Otras reservas y participaciones no dominantes

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025

Millones de euros	Otras reservas					Total otras reservas	Participaciones no dominantes
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Reserva de fusión ⁴	Reserva por capital amortizado ⁵		
A 1 de enero de 2025	(56)	(50)	18	(2.467)	867	(1.688)	6
<i>Otra (pérdida)/beneficio global del ejercicio:</i>							
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:							
Gastos de combustible y derechos de emisión	83	-	-	-	-	83	-
Diferencias de cambio	(3)	-	-	-	-	(3)	-
Gastos financieros	(1)	-	-	-	-	(1)	-
Ineficacia reconocida en otros gastos no operativos	1	-	-	-	-	1	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	(516)	-	-	-	-	(516)	-
Variación neta en el valor razonable de otros instrumentos de patrimonio	51	-	-	-	-	51	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	(11)	-	-	-	(11)	-
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	46	-	-	-	46	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(12)	-	-	-	-	(12)	-
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	(170)	-	-	(170)	-
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	16	(3)	-	-	-	13	-
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	(20)	-	-	-	-	(20)	-
Coberturas transferidas y registradas en existencias	(9)	-	-	-	-	(9)	-
Cancelación de capital social	-	-	-	-	24	24	-
A 31 de diciembre de 2025	(466)	(18)	(152)	(2.467)	891	(2.212)	6

Millones de euros	Otras reservas						Participaciones no dominantes
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Reserva de fusión ⁴	Reserva por capital amortizado ⁵	Total otras reservas	
A 1 de enero de 2024	(178)	(118)	(100)	(2.467)	867	(1.996)	6
<i>Otra (pérdida)/beneficio global del ejercicio:</i>							
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:							
Gastos de combustible y derechos de emisión	93	-	-	-	-	93	-
Diferencias de cambio	3	-	-	-	-	3	-
Gastos financieros	(11)	-	-	-	-	(11)	-
Ineficacia reconocida en otros gastos no operativos	(16)	-	-	-	-	(16)	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	53	-	-	-	-	53	-
Variación neta en el valor razonable de otros instrumentos de patrimonio	(19)	-	-	-	-	(19)	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	24	-	-	-	24	-
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	48	-	-	-	48	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(44)	-	-	-	-	(44)	-
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	118	-	-	118	-
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	(6)	(5)	-	-	-	(11)	-
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	59	1	-	-	-	60	-
Coberturas transferidas y registradas en existencias	10	-	-	-	-	10	-
A 31 de diciembre de 2024	(56)	(50)	18	(2.467)	867	(1.688)	6

1 La reserva para pérdidas y ganancias no realizadas registra las variaciones del valor razonable de inversiones de patrimonio y el componente de los importes sobre los instrumentos de cobertura en una cobertura de flujos de efectivo que se considere como una cobertura eficaz. A 31 de diciembre de 2025 los importes correspondientes a los cambios en el valor razonable de los instrumentos de patrimonio y a la reserva de cobertura de flujos de efectivo fueron de un ingreso de 170 millones de euros y un gasto de 653 millones de euros, respectivamente.

2 La reserva por coste de coberturas registra, entre otras, las variaciones en el valor temporal de las opciones.

3 La reserva de conversión de moneda registra las diferencias de cambio resultantes de la conversión de los estados financieros de las filiales e inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra en esta reserva se ve afectado por las fluctuaciones del tipo de cambio de la libra esterlina al euro.

4 La reserva de fusión se originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).

5 Las reservas de capital incluyen una Reserva por capital amortizado de 94 millones de euros (2024: 70 millones de euros) vinculada a la reducción del capital social en relación con las acciones canceladas, y una Reserva por reducción del capital social de 797 millones de euros (2024: 797 millones de euros) vinculada a la reducción histórica del valor nominal del capital social de la Sociedad.

34 Obligaciones por prestaciones a los empleados

Estimación contable significativa aplicada – Obligaciones por prestaciones a los empleados: hipótesis actuariales clave del Airways Pension Scheme (“APS”) y del New Airways Pension Scheme (“NAPS”)

A 31 de diciembre de 2025, el Grupo reconoció 17.776 millones de euros en concepto de obligaciones por prestaciones a los empleados (2024: 19.796 millones de euros), de los cuales 17.318 millones de euros correspondían a las obligaciones relacionadas con el APS y el NAPS (2024: 19.275 millones de euros).

El cálculo de las obligaciones por prestaciones de los empleados relacionadas con el APS y el NAPS se determina utilizando los requisitos de valoración de la NIC 19. Estas valoraciones implican la adopción de hipótesis sobre los tipos de descuento, las tasas de mortalidad y los futuros incrementos de las pensiones. Debido a la naturaleza a largo plazo de estos planes, tales hipótesis están sujetas a una incertidumbre significativa. El Grupo determina las hipótesis que se van a adoptar en conversaciones con actuarios cualificados. Cualquier diferencia entre estas hipótesis y el resultado real afectará a los futuros activos netos y al resultado global consolidado. A continuación se indica el efecto de la sensibilización de estas hipótesis.

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones posempleo que abarcan tanto los planes de aportación definida como los de prestación definida. El Grupo también cuenta con un programa para tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, como resultado, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación o se jubila anticipadamente (véase la nota 27).

Planes de aportación definida

El Grupo gestiona una serie de planes de aportación definida para sus empleados.

Los costes reconocidos con respecto a planes de aportación definida en España, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 fueron de 297 millones de euros (2024: 292 millones de euros).

Planes de prestación definida

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el APS y el NAPS, ambos en el Reino Unido y que ya no admiten nuevos miembros.

APS dejó de admitir nuevos miembros en 1984, pero continúa abierto a devengos futuros para un pequeño grupo de miembros activos. Las prestaciones previstas en el APS se basan en la paga media final a efectos de pensiones y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas por inflación en el pago.

El NAPS dejó de admitir nuevos miembros desde 2003 y no acepta devengos futuros desde 2018. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los participantes se incrementan anualmente por la inflación hasta un 5% anual (valoradas conforme a las Órdenes de Aumento de Pensiones del Gobierno británico (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders*, “PIRO”), que desde 2011 se basan en el IPC).

La gestión del APS y el NAPS corre a cargo de diferentes Consejos de Administradores. Aunque el APS y el NAPS tienen Consejos de Administradores independientes, ciertos aspectos de la actividad son comunes a los dos planes. El APS y el NAPS han desarrollado ciertos grupos de trabajo conjuntos asistidos por los miembros del Consejo de Administradores de cada plan, aunque cada Consejo de Administradores toma sus decisiones de forma independiente. Existen subcomités que son responsables, respectivamente, del buen gobierno, del funcionamiento y de las inversiones de cada plan. British Airways Pension Trustees Limited mantiene los activos de los dos planes en nombre de sus respectivos Administradores. Los Administradores son responsables de gestionar las prestaciones por pensiones de acuerdo con las normas del plan de pensiones y la legislación pertinente en materia de pensiones, incluida la jurisprudencia aplicable.

Cada tres años, los Administradores del APS y el NAPS llevan a cabo valoraciones actuariales que posteriormente se acuerdan con British Airways para determinar las aportaciones en efectivo y los planes de pago del 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 relativa a pensiones del Reino Unido. Esta difiere de la valoración de la NIC 19 “Retribuciones a los empleados”, que se utiliza para calcular las posiciones de la Cuenta de resultados y del 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 hipótesis diferentes y, por lo tanto, a una estimación diferente de las obligaciones y los niveles de financiación.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, se completaron las valoraciones trienales a 31 de marzo de 2024 tanto para el APS como para el NAPS, que dieron como resultado un superávit de 179 millones de euros (153 millones de libras esterlinas) para el APS y un superávit de 2.023 millones de euros (1.730 millones de libras esterlinas) para el NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas para el APS y el NAPS difieren de la valoración realizada según la NIC 19 “Retribuciones a los empleados” a 31 de diciembre de 2025, debido principalmente a diferencias temporarias en las fechas de valoración y a las hipótesis específicas de los planes usados en las valoraciones actuariales llevadas a cabo a 31 de marzo de 2024 frente a los requisitos de la NIC 19 empleados en las hipótesis de valoración contable a fecha del balance.

La valoración actuarial del APS y del NAPS no se actualiza fuera de las valoraciones trienales, lo que imposibilita la comparación entre los pasivos de los planes que aplican los principios establecidos en la legislación relativa a pensiones en el Reino Unido y los requisitos de la NIC 19. La diferencia principal tiene que ver con la tasa de descuento aplicable incorporada a la valoración actuarial trienal, que es acorde con una estimación prudente de la rentabilidad futura de inversión en activos de los respectivos planes, mientras que, según la NIC 19, las tasas se basan en los rendimientos de los bonos corporativos de alta calidad, con independencia de cómo se invierten los activos.

Otros planes

British Airways también cuenta con planes de prestaciones de jubilación en varios territorios fuera del Reino Unido. El plan más importante es el *British Airways plc Pension Plan* (“USA”), con sede en EE. UU. y que se conoce con el nombre de “US Plan”. El US Plan se considera un plan de prestación definida y no admite a nuevos miembros ni devengos futuros.

La mayoría de los otros planes de British Airways están íntegramente financiados, pero también existen varios planes no financiados para los que el Grupo atiende las obligaciones de pago según vencen.

Asimismo, los segmentos operativos IAG Loyalty y Aer Lingus gestionan ciertos planes de prestación definida tanto financiados como no financiados.

Riesgos asociados con los planes de prestación definida

Los planes de prestación definida exponen al Grupo a un conjunto de riesgos. Los más importantes son los siguientes:

- Riesgo de volatilidad de los activos: las obligaciones de los planes se calculan usando una tasa de descuento referenciada a la rentabilidad de los bonos corporativos de alta calidad. Si la rentabilidad de los activos de los planes es inferior a esa rentabilidad, se reducirá el superávit o se incrementará el déficit, en función del plan. Algunos de estos planes mantienen un importe considerable de valores de renta variable, que se prevé que obtengan una rentabilidad mayor que los bonos corporativos a largo plazo, pero crean volatilidad y riesgo a corto plazo;
- Riesgo de longevidad: la mayor parte de las obligaciones de los planes consiste en pagar prestaciones durante la vida de los partícipes. Un aumento de la esperanza de vida dará lugar a un incremento de las obligaciones por prestaciones definidas;
- Riesgo de tipo de interés: un descenso de los tipos de interés incrementará las obligaciones de los planes, aunque este efecto se compensará parcialmente con la revalorización de algunos de los activos de los planes;
- Riesgo de inflación: una parte considerable de las obligaciones de los planes está indexada a la inflación, de tal modo que un aumento de esta dará lugar a un aumento de las obligaciones. Aunque determinados activos de los planes están indexados a la inflación, el posible incremento de los activos de los planes a causa de la inflación sería ostensiblemente inferior al incremento de las obligaciones de los planes; y
- Riesgo de tipos de cambio: diversos activos de los planes están denominados en monedas distintas de la libra esterlina. A largo plazo, la depreciación de estas monedas o la revalorización de la libra esterlina reducirá el valor de los activos de los planes.

a Pagos en efectivo y acuerdos de financiación

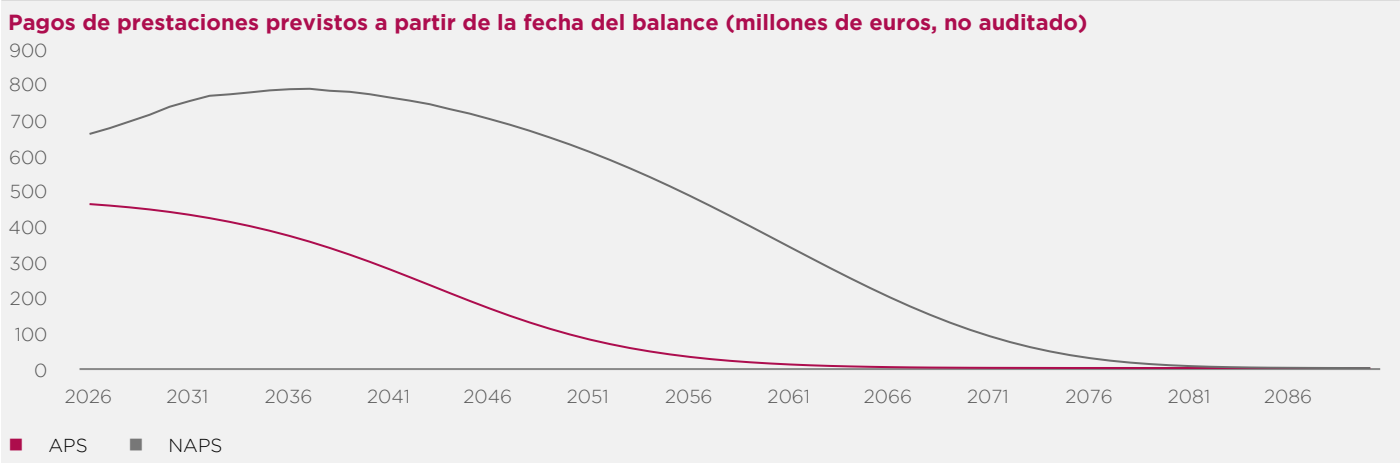
Los pagos en efectivo relacionados con obligaciones por pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en los planes de pago del déficit acordados. Tras la finalización de las valoraciones trienales, a 31 de marzo de 2024, ni el APS ni el NAPS tienen un plan de contribución por déficit.

El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, neto de costes por servicios realizados por el Grupo, ascendió a 33 millones de euros (2024: 37 millones de euros), y las aportaciones del empleador realizadas ascendieron a 34 millones de euros (2024: 38 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 1 millón de euros (2024: 1 millón de euros) (nota 34b,c).

Acuerdos futuros de financiación

En total, el Grupo no prevé abonar aportaciones del empleador al APS ni al NAPS en 2026.

El siguiente gráfico ilustra los pagos de prestaciones no descontados que realizarán los Administradores del APS y del NAPS durante el resto de la vida prevista de los planes:



Los importes y plazos de estos pagos de prestaciones previstos están sujetos a los riesgos de los planes que se han expuesto más arriba.

Aportaciones al pago del déficit

A 31 de diciembre de 2025, aunque el Grupo no tiene compromisos futuros relacionados con las aportaciones al pago del déficit para el APS ni para el NAPS, sí tiene los siguientes compromisos relacionados con los pagos al déficit no descontados para otros planes, que son deducibles a efectos fiscales al tipo impositivo legal:

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2025
En 12 meses	26
De 1 a 2 años	27
De 2 a 5 años	23
Más de 5 años	-
Total pagos al déficit esperados	76

Los pagos de financiación del déficit relacionados con los planes locales fuera del Reino Unido se han determinado de acuerdo con las prácticas de cada país.

b Importes por planes de retribución a empleados reconocidos en los estados financieros

i Importes reconocidos en el Balance de situación

Millones de euros	2025			
	APS	NAPS	Otros ⁴	Total
Activos del plan a valor razonable ^{1,2}	5.418	14.625	416	20.459
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(5.236)	(12.082)	(458)	(17.776)
Activo/(pasivo) neto de pensiones	182	2.543	(42)	2.683
Efecto del techo de activos ³	(45)	(636)	(1)	(682)
Otras obligaciones por retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
A 31 de diciembre de 2025	137	1.907	(55)	1.989
Representado por:				
Activos por retribuciones a empleados				2.060
Obligaciones por retribuciones a empleados ⁵				(71)
Activos netos por retribuciones a empleados				1.989

Millones de euros	2024			
	APS	NAPS	Otros ⁴	Total
Activos del plan a valor razonable ¹	5.819	15.713	417	21.949
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(5.819)	(13.456)	(521)	(19.796)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	-	2.257	(104)	2.153
Efecto del techo de activos ³	-	(564)	(2)	(566)
Otras obligaciones por retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2024	-	1.693	(117)	1.576
Representado por:				
Activos por retribuciones a empleados				1.711
Obligaciones por retribuciones a empleados ⁵				(135)
Activos netos por retribuciones a empleados				1.576

1 Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales ("AVC", por sus siglas en inglés), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales según la aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichas AVC. A 31 de diciembre de 2025, dichos activos tenían un valor de 296 millones de euros (2024: 317 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.

2 En el valor razonable de los activos afectos a los planes se incluyen 1.592 millones de euros de renta variable privada y alternativas a 31 de diciembre de 2025, cuyo valor razonable se ha determinado en función de las valoraciones más recientes realizadas por terceros. Las fechas de estas valoraciones suelen ser anteriores a la fecha del balance y se han ajustado para tener en cuenta cualquier movimiento de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha del balance. Normalmente, el método de valoración y los *inputs* relativos a estas inversiones no se actualizan en la fecha del balance a menos que haya indicios de movimientos significativos del mercado.

3 Tanto el APS como el 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 con los activos netos de pensiones.

4 A 31 de diciembre de 2025, los activos por impuestos diferidos netos reconocidos en activos netos por retribuciones a empleados (2024: activos) ascendían a 21 millones de euros (2024: 34 millones de euros).

5 Las obligaciones por prestaciones definidas comprenden 9 millones de euros (2024: 20 millones de euros) derivados de planes no financiados.

ii Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Los costes de pensiones cargados en el resultado de explotación son:

Millones de euros	2025	2024
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	1	1
Crédito de servicios pasados	(9)	-
Gastos administrativos	19	19
	11	20
Planes de aportación definida	297	292
Coste de pensiones registrados como gastos de personal	308	312
Millones de euros	2025	2024
Ingresos por intereses sobre activos afectos a los planes	(1.120)	(1.041)
Gastos por intereses sobre pasivos afectos a los planes	1.007	951
Gastos por intereses sobre el techo de activos	29	27
Ingreso de financiación neto correspondiente a pensiones	(84)	(63)

iii Importes reconocidos en el Estado del resultado global

Millones de euros	2025	2024
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo los ingresos por intereses	249	2.024
Revalorización de los pasivos de los planes derivada de cambios en las hipótesis financieras	(682)	(1.592)
Revalorización de los pasivos de los planes derivada de cambios en las hipótesis demográficas	(117)	(235)
Revalorización de pérdidas por experiencia	34	(208)
Revalorización del techo de activos del APS y del NAPS	120	(220)
Revalorizaciones de pensiones cargadas al Estado de resultado global	(396)	(231)
Impuestos derivados de las revalorizaciones de pensiones	16	25
Revalorizaciones de pensiones cargadas al Estado de resultado global, netas de impuestos	(380)	(206)

c Valor razonable de los activos afectos a los planes

i Estrategias de inversión

Tanto en el APS como en el NAPS, el Administrador es el responsable último de las decisiones en materia de inversiones, incluida la estrategia de conciliación de activos y pasivos. Esta última es una forma de inversión concebida para conciliar el movimiento en los activos del plan de pensiones con el movimiento del pasivo por beneficios previsto a lo largo del tiempo. El comité de inversiones de los Administradores aprueba un plan de negocio anual que establece los objetivos de inversión y el trabajo necesario para conseguir estos objetivos. El comité también se encarga de la supervisión de los resultados y las actividades, incluidos los trabajos relacionados con el desarrollo de la referencia estratégica comparativa para mejorar el perfil de riesgo-rentabilidad del plan, cuando es posible, así como de instaurar un proceso de gestión dinámico basado en umbrales para poder aprovechar las oportunidades según surjan. El comité de inversiones revisa las restricciones actuales a la inversión y las referencias y los objetivos de rentabilidad, además de proseguir con el desarrollo de la cartera de instrumentos de atenuación del riesgo y cobertura de pasivos.

Ambos planes recurren a instrumentos derivados con fines de inversión y de gestión de la exposición a los riesgos financieros, como los riesgos de tipos de interés, divisas, longevidad y liquidez, que surgen en el desarrollo normal de la actividad. La exposición al riesgo de tipos de interés se gestiona mediante el uso de contratos de *swaps* indexados a la inflación. Se formalizan contratos de divisas a plazo para atenuar el riesgo derivado de las fluctuaciones de los tipos de cambio. El riesgo de longevidad se gestiona mediante pólizas de seguros de *buy-in*, *swaps* de activos y *swaps* de longevidad.

Junto con las pólizas de seguro vigentes con Rothesay Life (como se detalla en la nota 34c(iii)) y tras la formalización de otro *swap* de longevidad en 2024, el APS está protegido al 100% contra todo el riesgo de longevidad y completamente protegido en relación con todas las pensiones que ya se estuvieran abonando a 31 de marzo de 2018. El APS está protegido en un porcentaje de casi el 90% frente a los tipos de interés y la inflación (según el índice de precios minoristas del Reino Unido). El NAPS está protegido al 95% contra los tipos de interés y la inflación (según el índice de precios al consumidor británico).

Los activos que mantienen el APS y el NAPS se reparten entre “activos orientados a la búsqueda de rentabilidades” y “activos orientados a la conciliación de pasivos” en función del vencimiento de cada plan. A 31 de diciembre de 2025, la asignación real de activos para el NAPS era del 17% (2024: 20%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 83% (2024: 80%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Para el NAPS, el Administrador acordó un marco de inversión actualizado con British Airways como parte del acuerdo de valoración actuarial del plan a 31 de marzo de 2021. El Administrador aspira a una asignación global de activos con una moderada rentabilidad prevista en relación con las obligaciones y suficiente liquidez para gestionar adecuadamente el riesgo de inversión de forma continua. La asignación de activos para el APS a 31 de diciembre de 2025 fue del 1% (2024: 1%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 99% (2024: 99%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. El NAPS utiliza inversiones orientadas al pasivo (“LDI”, por sus siglas en inglés) para cubrir de manera efectiva la volatilidad de los pasivos de los planes. Esto se consigue mediante posiciones directas en bonos en lugar de utilizar derivados, lográndose así un apalancamiento reducido. Por consiguiente, a 31 de diciembre de 2025, no ha sido necesario para el NAPS reunir efectivo adicional ni liquidar activos existentes con el objeto de financiar posiciones en derivados.

ii Movimientos de los activos afectos a planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor razonable de los activos afectos a planes:

Millones de euros	2025	2024
A 1 de enero	21.949	23.187
Ingresos por intereses	1.120	1.041
Gastos administrativos	(18)	(18)
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluidos ingresos por intereses	(249)	(2.024)
Aportaciones del empleador ¹	34	38
Prestaciones pagadas	(1.164)	(1.223)
Movimientos por cambio de divisas	(1.213)	948
A 31 de diciembre	20.459	21.949

1 No hubo aportaciones del empleador al APS ni al NAPS en 2025 (2024: 1 millón de euros de aportaciones al APS).

iii Composición de los activos afectos a planes

Los activos afectos a planes mantenidos por el Grupo a 31 de diciembre están formados por:

Millones de euros	2025				2024
	APS	NAPS	Otros	Total	
<i>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades</i>					
Acciones cotizadas – Reino Unido	8	107	–	115	128
Acciones cotizadas – Resto del mundo	1	979	111	1.091	1.073
Participaciones no cotizadas	22	528	19	569	667
Inmuebles	–	866	10	876	1.319
Inversiones alternativas	14	1.009	–	1.023	1.729
	45	3.489	140	3.674	4.916
<i>Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos</i>					
Bonos del Estado a tipo fijo	1.079	4.119	204	5.402	5.782
Bonos del Estado indexados	609	7.833	10	8.452	9.400
Swaps de activos y de longevidad	931	–	–	931	872
Póliza de seguros	2.922	–	36	2.958	3.261
	5.541	11.952	250	17.743	19.315
<i>Otros</i>					
Efectivo y activos líquidos equivalentes	79	720	16	815	760
Instrumentos financieros derivados	(247)	(1.581)	7	(1.821)	(3.075)
Otras inversiones	–	45	3	48	33
	(168)	(816)	26	(958)	(2.282)
Total activos afectos a los planes	5.418	14.625	416	20.459	21.949

Los valores razonables de los activos afectos a planes del Grupo, que no se obtienen de los precios cotizados en mercados activos, se determinan en función de la naturaleza de los datos empleados para determinar los valores razonables (véase la nota 30b para obtener más información) y utilizando los siguientes métodos e hipótesis:

- Las participaciones no cotizadas se reconocen a su valor razonable en función del precio de la operación más reciente o en las valoraciones que realizan terceros sobre los activos netos, los ingresos o los beneficios y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha del balance y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha del balance. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha del balance, a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.
- Los inmuebles se valoran atendiendo a un análisis de las operaciones de mercado recientes, complementado con datos de mercado obtenidos de tasadores profesionales externos y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables.
- Los valores razonables de las inversiones alternativas, que comprenden fundamentalmente posiciones en fondos de inversión y de infraestructuras, se determinan a partir de las valoraciones más recientes disponibles aplicando la metodología del valor liquidativo y publicadas por administradores de fondos o gestoras de inversiones y ajustadas por los movimientos de efectivo que se hayan producido entre la fecha de valoración y la fecha del balance. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha del balance, a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.
- Otras inversiones incluye fundamentalmente: intereses pendientes de cobro sobre bonos; dividendos de participaciones cotizadas y no cotizadas que se han anunciado, pero no se han recibido en la fecha del balance; cantidades por percibir por la venta de activos que no se han cobrado en la fecha del balance; cantidades pendientes de abono por la compra de activos que no se han liquidado en la fecha del balance.
- Los instrumentos financieros derivados se formalizan principalmente para mitigar los riesgos de tipos de interés e inflación. Estos instrumentos financieros derivados se registran a su valor razonable empleando modelos de precios y datos de mercado pertinentes en la fecha del balance.
- Swaps de activos y longevidad: el APS mantiene una póliza con Rothesay Life contratada en 2010 y ampliada en 2013 que cubre el 25% (2024: 25%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. En virtud de la póliza, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, Rothesay Life realiza pagos de prestaciones mensualmente a la lista consensuada de beneficiarios a cambio de la rentabilidad contractual que genere una cartera de activos (formada por deuda pública cotizada) mantenida por el plan y los pagos contractuales realizados por el APS a Rothesay Life en los swaps de longevidad. El Grupo contabiliza la cartera de activos a su valor razonable, mientras que la deuda pública se contabiliza a sus precios de mercado y los swaps se contabilizan según sus flujos de efectivo estimados futuros descontados.

Durante 2011, el APS contrató un *swap* de longevidad con Rothesay Life que cubre otro 21% (2024: 21%) de los pasivos de pensiones relacionados con la misma lista consensuada de beneficiarios que el contrato de 2010. En virtud del *swap* de longevidad, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, el APS realiza un pago fijo a Rothesay Life mensualmente en función de las hipótesis sobre mortalidad vigentes al inicio del contrato, mientras que Rothesay Life realiza un pago mensual al APS que recoge los pagos mensuales efectivos de prestaciones a los beneficiarios. Estos flujos de efectivo se liquidan en términos netos cada mes. Si los pensionistas viven más de lo previsto al inicio del *swap* de longevidad, Rothesay Life realizará pagos al plan para compensar los costes adicionales derivados de los pagos a los pensionistas, y si estos no viven tanto como se preveía entonces el plan realizará pagos a Rothesay Life. El Grupo contabiliza el *swap* de longevidad a su valor razonable, determinado en función de los flujos de efectivo estimados futuros descontados.

Durante 2024, el APS suscribió un *swap* de longevidad con Zurich Assurance Ltd para transferir el riesgo de longevidad en relación con un 7% adicional (2024: 7%) de las obligaciones del plan. En virtud del *swap* de longevidad, con el fin de eliminar el riesgo de longevidad a largo plazo, el APS realiza pagos fijos mensuales a Zurich Assurance Ltd en función de las hipótesis sobre mortalidad vigentes al inicio del contrato, mientras que Zurich Assurance Ltd realiza un pago mensual al APS que recoge los pagos mensuales efectivos de prestaciones a los beneficiarios. Si los pensionistas viven más de lo previsto al inicio del *swap* de longevidad, Zurich Assurance Ltd realizará pagos al plan para compensar los costes adicionales derivados de los pagos a los pensionistas, y si estos no viven tanto como se preveía entonces el plan realizará pagos a Zurich Assurance Ltd. El Grupo contabiliza el *swap* de longevidad a su valor razonable, determinado en función de los flujos de efectivo estimados futuros descontados.

Póliza de seguro: durante 2018, el Administrador del APS firmó un contrato de *buy-in* con Legal & General. El contrato de *buy-in* cubre a todos los partícipes que reciben una pensión del APS a 31 de marzo de 2018, excepto a los menores dependientes, que reciben una pensión en esa fecha, y a los partícipes que reciben tan solo una prestación equivalente a pensión y estuvieran vivos el 1 de octubre de 2018. No están cubiertas las prestaciones que comiencen a abonarse por jubilaciones posteriores al 31 de marzo de 2018. El contrato cubre prestaciones por abonar a partir del 1 de octubre de 2018. La póliza cubre aproximadamente el 60% de todas las prestaciones que el APS prevé abonar en el futuro.

iv Efecto del techo de activos

A la hora de valorar los activos de prestación definida de cada plan, el Grupo limita dicha valoración a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en forma de devolución o reducción de las aportaciones futuras una vez que se abonen al plan. El Grupo ha determinado que la recuperabilidad de dichos superávits, incluidos los requisitos mínimos de financiación, estará sujeta a una retención en el Reino Unido, que debe pagar el Administrador.

El Grupo ha determinado que, en el momento de la liquidación del plan, si este presenta superávit una vez incorporados los requisitos mínimos de financiación, entonces se podrá disponer de este superávit como devolución o como reducción de las aportaciones futuras después de que se hayan abonado al plan. La recuperación de dichos importes está sujeta a retención en el Reino Unido, que deberá pagar el Administrador. A la hora de valorar la recuperabilidad del superávit de cada plan, el Grupo limita dicha valoración a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en el momento de liquidar el plan, menos la retención a cuenta del 25%, que deberá pagar el Administrador en el Reino Unido.

A continuación figura una conciliación del efecto del techo de activos empleado para calcular el superávit irrecuperable según la NIC 19 en el APS y el NAPS:

Millones de euros	2025	2024
A 1 de enero	566	735
Gastos por intereses	29	27
Revalorizaciones ¹	120	(220)
Movimientos por cambio de divisas	(33)	24
A 31 de diciembre	682	566

1 Dentro de las revalorizaciones del techo de activos de 2024 se incluye un importe de 215 millones de euros (184 millones de libras esterlinas) que surgió como consecuencia de la reducción del tipo de retención fiscal en el Reino Unido del 35% al 25%, lo que dio lugar a un aumento del activo neto por prestaciones a los empleados.

d Valor actual de los pasivos afectos a los planes

i Movimientos en los pasivos afectos a los planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor actual de las obligaciones de prestación definida:

Millones de euros	2025	2024
A 1 de enero	19.796	21.239
Coste de servicios actuales	1	1
Crédito de servicios pasados	(9)	-
Gastos por intereses	1.006	950
Revalorizaciones – hipótesis financieras ¹	(682)	(1.592)
Revalorizaciones – hipótesis demográficas	(117)	(235)
Revalorizaciones – pérdidas por experiencia	34	(208)
Prestaciones pagadas	(1.164)	(1.223)
Movimientos por cambio de divisas	(1.089)	864
A 31 de diciembre	17.776	19.796

1 Dentro de las revalorizaciones de las hipótesis financieras se incluye un importe de 51 millones de euros (2024: reducción de 1.959 millones de euros) que reduce los pasivos afectos a los planes relacionados con cambios en las tasas de descuento y un importe de 631 millones de euros (2024: aumento de 367 millones de euros) que reduce los pasivos de los planes relacionados con cambios en las tasas de inflación.

ii Hipótesis sobre los pasivos afectos a los planes

Las principales hipótesis que se usaron para determinar las valoraciones según la NIC 19 fueron las siguientes:

Porcentaje anual	2025			2024		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento ¹	5,25	5,50	2,3 - 6,7	5,30	5,45	1,5 - 6,7
Tasa de incremento del salario a efectos de pensiones ²	2,90	-	2,0 - 5,0	3,30	-	2,0 - 5,0
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	2,90	2,45	1,8 - 3,4	3,30	2,80	1,0 - 3,4
Tasa de inflación (Índice de Precios Minoristas)	2,90	2,80	2,0 - 2,5	3,30	3,10	2,0 - 2,5
Tasa de inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,45	2,45	2,0 - 2,5	2,85	2,80	2,0 - 2,5

- 1 La tasa de descuento se determina en referencia al rendimiento de bonos corporativos de alta calidad en una divisa y con un vencimiento similar a los pasivos del plan.
- 2 Se presupone que la tasa de incremento del salario pensionable, que refleja aumentos de la inflación, estará en consonancia con los incrementos del Índice de Precios Minoristas del Reino Unido ("RPI", por sus siglas en inglés).
- 3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones, que refleja aumentos en la inflación, estará en consonancia con el Índice de Precios al Consumo del Reino Unido ("CPI", por sus siglas en inglés) para el NAPS y con el RPI para el APS a 31 de diciembre de 2025.

Las cifras de longevidad actuales que subyacen a los datos de pasivos de planes son las siguientes:

Hipótesis de mortalidad	2025	2024
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
• un varón que tiene actualmente 60 años	27,6	27,6
• un varón que tiene actualmente 40 años	28,0	29,0
• una mujer que tiene actualmente 60 años	29,0	29,2
• una mujer que tiene actualmente 40 años	30,9	31,3

Para APS, las tablas de mortalidad se basan en la base de valoración acordada ("AVB", por sus siglas en inglés) entre British Airways y los Administradores de APS. En el caso del NAPS, las tablas de mortalidad se basan en el análisis realizado a efectos de la valoración trienal de 31 de marzo de 2024. Las futuras mejoras de la mortalidad reflejan el modelo más reciente publicado por la organización *Continuous Mortality Investigation* ("CMI") de los actuarios del Reino Unido, en su modelo de 2024. Estas tablas de mortalidad estándar, tanto para el APS como para el NAPS, incorporan ajustes específicos a las características demográficas de los participantes de los planes, incluido un parámetro de mejora a largo plazo del 1,00% anual (2024: 1,00%).

Para los planes en EE. UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad *MP-2021*, incorporando ajustes por las repercusiones a largo plazo que se espera que el COVID-19 tenga sobre la mortalidad.

A 31 de diciembre de 2025, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 8 años en el caso del APS (2024: 9 años) y de 13 años en el caso del NAPS (2024: 13 años). La duración media ponderada de las obligaciones de prestación definida era de 1 a 15 años para otros planes (2024: 1 a 16 años). La duración media ponderada representa una única cifra para el promedio de años durante los cuales se extinguen los flujos de efectivo descontados de la obligación de pago de prestaciones a empleados y depende enormemente de los movimientos de las tasas de descuento mencionadas anteriormente.

iii Análisis de sensibilidad

A la fecha del balance, determinados cambios razonablemente posibles en hipótesis de valoración significativas, manteniendo todas las demás hipótesis constantes, habrían afectado el valor actual de los pasivos de planes en los importes que se muestran a continuación:

Millones de euros	2025 Incremento de los pasivos del plan			2024 Incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (disminución de 50 puntos básicos) ¹	217	731	23	242	858	25
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 50 puntos básicos) ¹	194	720	4	217	822	2
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	263	320	19	290	338	21

1 Las sensibilidades que son menores a las publicadas se pueden interpolar aproximadamente de las sensibilidades anteriores.

Aunque este análisis no tiene en cuenta la distribución completa de los flujos de efectivo previstos en virtud del plan, sí da una idea aproximada de la sensibilidad de las hipótesis indicadas.

35 Información adicional sobre los flujos de efectivo

a Conciliación de movimientos de pasivos a flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	Bonos convertibles	Pasivos por arrendamiento	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2025	7.683	1.016	8.646	(326)	17.019
Fondos procedentes de deudas financieras	1.160	-	-	-	1.160
Amortización de deudas financieras	(2.322)	-	-	-	(2.322)
Amortización de pasivos por arrendamiento	-	-	(1.344)	-	(1.344)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(193)	(193)
Total cambios por flujos de efectivo de las actividades de financiación	(1.162)	-	(1.344)	(193)	(2.699)
Intereses pagados	(223)	(9)	(406)	9	(629)
Gasto por intereses	236	9	416	-	661
Nuevos arrendamientos y modificaciones de arrendamientos	-	-	543	-	543
Movimientos en el valor razonable	-	213	-	863	1.076
Otros movimientos distintos de efectivo	-	-	(6)	-	(6)
Movimientos por cambio de divisas	(491)	-	(854)	(9)	(1.354)
Saldo a 31 de diciembre de 2025	6.043	1.229	6.995	344	14.611

Millones de euros	Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	Bonos convertibles	Pasivos por arrendamiento	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2024	6.380	735	8.967	180	16.262
Fondos procedentes de deudas financieras	1.474	-	-	-	1.474
Amortización de deudas financieras	(410)	-	-	-	(410)
Amortización de pasivos por arrendamiento	-	-	(1.737)	-	(1.737)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(151)	(151)
Total cambios por flujos de efectivo de las actividades de financiación	1.064	-	(1.737)	(151)	(824)
Intereses pagados	(233)	(9)	(472)	23	(691)
Gasto por intereses	255	9	485	-	749
Nuevos arrendamientos y modificaciones de arrendamientos	-	-	988	-	988
Movimientos en el valor razonable	-	281	-	(380)	(99)
Otros movimientos distintos de efectivo	-	-	(7)	-	(7)
Movimientos por cambio de divisas	217	-	422	2	641
Saldo a 31 de diciembre de 2024	7.683	1.016	8.646	(326)	17.019

b Conciliación de movimientos en provisiones incluidos en los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación

Millones de euros	2025	2024
Saldo de apertura de provisiones	4.501	3.740
Altas no monetarias registradas en el beneficio de explotación	1.153	1.121
Reversiones no monetarias de importes no utilizados registradas en el beneficio de explotación	(125)	(142)
Otros importes no monetarios registrados en el beneficio de explotación	13	18
Liquidaciones de efectivo relacionadas con provisiones de explotación	(719)	(411)
Menos obligaciones no monetarias relacionadas con el carbono consignadas en el resultado de explotación (nota 35c)	(378)	(304)
Movimientos en provisiones registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	(56)	282
Movimientos en provisiones registrados en el Estado de resultado global	14	93
Movimientos en otras partidas del Balance de situación	16	41
Diferencias de cambio no realizadas procedentes de provisiones registradas en el beneficio de explotación	(325)	147
Extinción no monetaria de Obligaciones relacionadas con el carbono	(320)	(236)
Sumar las obligaciones no monetarias relacionadas con el carbono consignadas en el resultado de explotación (nota 35c)	378	304
Movimientos en provisiones registrados en la Cuenta de resultados fuera del beneficio de explotación	150	130
Saldo de cierre de provisiones (nota 27)	4.358	4.501

c Conciliación del movimiento de activos y obligaciones de carbono incluidos en Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		
Millones de euros	2025	2024
Obligaciones no monetarias relacionadas con el carbono registradas en el resultado de explotación	378	304
Compra de activos relacionados con el carbono	(496)	(242)
Movimientos en activos y obligaciones relacionados con el carbono registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	(118)	62
d Otras partidas incluidas en los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		
Millones de euros	2025	2024
Pagos basados en acciones no monetarios liquidados mediante instrumentos de patrimonio	(25)	61
Movimientos no monetarios en instrumentos financieros derivados y no derivados	(43)	30
Liquidación de derivados de tipos de interés	9	22
Otros	(15)	(6)
	(74)	107
e Detalles de la Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles dentro de los Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		
Millones de euros	2025	2024
Compra de inmovilizado material – flota	2.506	2.035
Compra de inmovilizado material – otros	404	296
Compra de activos intangibles	532	485
	3.442	2.816

36 Operaciones con partes vinculadas

En los ejercicios financieros finalizados a 31 de diciembre se produjeron las siguientes operaciones con partes vinculadas:

Millones de euros	2025	2024
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas ¹	13	6
Ventas a accionistas significativos ²	200	246
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	91	76
Compras a accionistas significativos ²	194	181
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	29	20
Importes por cobrar de accionistas significativos ⁵	96	91
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	12	10
Importes por pagar a accionistas significativos ⁵	37	15

- 1 Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited ("Dunwoody") por un importe de 10 millones de euros (2024: 5 millones de euros), 2 millones de euros (2024: 1 millón de euros) a Serpista, S.A., Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Viajes Ame, S.A.U., Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A., Mundiplan Turismo y Ocio S.L. y Air Miles España, S.A. y 1 millón de euros (2024: cero euros) a LanzaJet, Inc.
- 2 Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados principalmente con Qatar Airways (Q.C.S.C.) por servicios interlínea, servicios de handling en tierra, la compra de capacidad de carga, la prestación de servicios de mantenimiento y los ingresos por ceder la licencia de la marca Avios.
- 3 Compras a empresas asociadas: consistieron principalmente en 58 millones de euros por servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A (2024: 50 millones de euros)., 22 millones de euros en servicios de mantenimiento recibidos y en la compra de activos de handling de Serpista, S.A. (2024: 15 millones de euros) y 11 millones de euros por servicios de handling recibidos de Dunwoody (2024: 11 millones de euros).
- 4 Importes por cobrar de empresas asociadas: consistieron principalmente en 27 millones de euros de dos préstamos a largo plazo concedidos a LanzaJet, Inc. (2024: 19 millones de euros) y 2 millones de euros por servicios prestados a Dunwoody, Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A., Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago, EFC, S.A., Viajes AME, S.A.U. y Mundiplan Turismo y Ocio, S.L. (2024: 1 millón de euros).
- 5 Importes por cobrar y por pagar a accionistas significativos: relacionados con Qatar Airways (Q.C.S.C.).
- 6 Importes por pagar a empresas asociadas: consistieron principalmente en 7 millones de euros de servicios aeroportuarios auxiliares a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Dunwoody y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. (2024: 7 millones de euros) y 5 millones de euros de mantenimiento de equipos aeroportuarios a Serpista, S.A. (2024: 3 millones de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, como parte de los programas de recompra de acciones (nota 31a), el Grupo adquirió 78.437.327 acciones (ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024: 12.032.014 acciones) a Qatar Airways (Q.C.S.C.). Las operaciones se ejecutaron a través de bancos en nombre de la Sociedad por un importe total de 299 millones de euros (2024: 39 millones de euros), registrando estas acciones como acciones propias.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, el Grupo recibió dividendos de empresas asociadas por importe de 5 millones de euros (2024: 4 millones de euros) (véase la nota 18b).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, British Airways incurrió en ciertos gastos relacionados con la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la prestación de servicios de apoyo a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 81 mil euros (2024: 457 mil euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

El Grupo tiene operaciones con partes vinculadas que se realizan en el desarrollo habitual de las actividades de las compañías operadoras de transporte aéreo y de fidelización, incluida la prestación de servicios de aerolíneas y servicios relacionados y servicios de fidelización. Todas estas operaciones se realizan en condiciones de mercado.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2024: cero euros).

Accionistas significativos

A estos efectos, accionistas significativos son partes que tienen la capacidad de participar en las decisiones de políticas financieras y operativas del Grupo como consecuencia de sus participaciones accionariales en el Grupo, pero que no tienen control sobre esas políticas. A 31 de diciembre de 2025, el único accionista significativo que tenía el Grupo era Qatar Airways (Q.C.S.C.).

A 31 de diciembre de 2025 el Grupo no tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que no fueran accionistas significativos, y que mantuvieran una participación superior al 3% (2024: ninguno).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección en 2025 y 2024 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2025	2024
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo	5	5
Pagos basados en acciones	-	-
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo	16	17
Pagos basados en acciones	23	3

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 el Consejo de Administración incluye la remuneración de un consejero ejecutivo (31 de diciembre de 2024: un consejero ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 10 miembros (31 de diciembre de 2024: 11 miembros) y excluye la remuneración del único consejero ejecutivo.

La Sociedad proporciona seguros de vida al consejero ejecutivo y a todos los miembros del Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 la obligación de la Sociedad era de 46 mil euros (2024: 47 mil euros).

A 31 de diciembre de 2025 el valor de traspaso de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 3 millones de euros (2024: 4 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2025 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con consejeros ni ejecutivos del Grupo (2024: cero euros).

37 Hechos posteriores al cierre de balance

Dividendo complementario

El Consejo de Administración propuso el 26 de febrero de 2026 un dividendo complementario de 0.05 euros por acción (31 de diciembre de 2024: 0,06 euros) y está sujeto a su aprobación en la junta general de accionistas. Se pagará a partir del 29 de junio de 2026 a los accionistas que figuren en el registro a fecha de 26 de junio de 2026. El dividendo complementario, que asciende a 228 millones de euros, calculado sobre la base del número de acciones en circulación menos las acciones propias al cierre de la sesión bursátil del 26 de febrero de 2026, no se ha reconocido como pasivo en estos estados financieros consolidados. Se reconocerá en el patrimonio neto total en el ejercicio que finaliza el 31 de diciembre de 2026.

Devolución del exceso de efectivo

El 26 de febrero de 2026, el Consejo aprobó una devolución del exceso de efectivo de 1.500 millones de euros que se completará antes de finales de febrero de 2027, comenzando con una recompra de acciones de 500 millones de euros que se completará antes de finales de mayo de 2026.

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. Estos indicadores, que no están definidos en el marco de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse adicionales a los indicadores de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por los organismos reguladores que se aplican al Grupo y pueden diferir de las medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras empresas. Se utilizan para medir el resultado de la estrategia del Grupo en función de los imperativos estratégicos del Grupo de: fortalecer nuestro núcleo, 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 2025, el Grupo ha dejado de informar sobre los costes unitarios de aerolínea excluido el combustible por AKO, ya que ya no supervisa el rendimiento utilizando esta medida. Aparte de este cambio, el Grupo no ha realizado ningún cambio en sus divulgaciones y tratamientos preexistentes de las MAR en comparación con los divulgados en el Informe y cuentas anuales correspondientes al ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2024.

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

a Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión del Consejo y de la dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia para complementar la comprensión de los resultados financieros de la entidad. El Comité de Dirección del Grupo 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 e inversores los utilizan para evaluar el rendimiento del Grupo entre periodos contables y frente a otras empresas.

Aunque no se han registrado partidas excepcionales en 2025, se registraron cuatro partidas excepcionales en 2024.

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

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre						
Millones de euros	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025	Publicada 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024
Ingresos de pasajeros	28.969	-	28.969	28.274	-	28.274
Ingresos de carga	1.238	-	1.238	1.234	-	1.234
Otros ingresos	3.006	-	3.006	2.592	-	2.592
Ingresos totales	33.213	-	33.213	32.100	-	32.100
Gastos de personal ¹	6.586	-	6.586	6.356	160	6.196
Gastos de combustible y derechos de emisión	7.083	-	7.083	7.608	-	7.608
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.352	-	4.352	4.135	-	4.135
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.487	-	2.487	2.405	-	2.405
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.850	-	2.850	2.729	-	2.729
Propiedad, TI y otros gastos	1.085	-	1.085	1.120	-	1.120
Gastos comerciales	1.127	-	1.127	1.082	-	1.082
Depreciación, amortización y deterioro	2.628	-	2.628	2.364	-	2.364
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	19	-	19	(14)	-	(14)
Diferencias de cambio	(28)	-	(28)	32	-	32
Gastos totales de explotación	28.189	-	28.189	27.817	160	27.657
Beneficio de explotación	5.024	-	5.024	4.283	(160)	4.443
Gastos financieros	(861)	-	(861)	(917)	-	(917)
Ingresos financieros	279	-	279	404	-	404
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(201)	-	(201)	(237)	-	(237)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	84	-	84	63	-	63
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	317	-	317	(127)	-	(127)
Otros (gastos)/ingresos no operativos ²	(137)	-	(137)	94	(50)	144
Gastos totales no operativos netos	(519)	-	(519)	(720)	(50)	(670)
Beneficio antes de impuestos	4.505	-	4.505	3.563	(210)	3.773
Impuestos ³	(1.163)	-	(1.163)	(831)	140	(971)
Beneficio después de impuestos	3.342	-	3.342	2.732	(70)	2.802

Millones de euros	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025	Publicada 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024
Ingresos de pasajeros	6.935	-	6.935	6.961	-	6.961
Ingresos de carga	326	-	326	364	-	364
Otros ingresos	718	-	718	722	-	722
Ingresos totales	7.979	-	7.979	8.047	-	8.047
Gastos de personal ^I	1.695	-	1.695	1.841	160	1.681
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.686	-	1.686	1.740	-	1.740
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.033	-	1.033	1.034	-	1.034
Tasas de aterrizaje y de navegación	592	-	592	563	-	563
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	598	-	598	725	-	725
Propiedad, TI y otros gastos	232	-	232	300	-	300
Gastos comerciales	329	-	329	241	-	241
Depreciación, amortización y deterioro	708	-	708	627	-	627
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	18	-	18	(13)	-	(13)
Diferencias de cambio	(5)	-	(5)	28	-	28
Gastos totales de explotación	6.886	-	6.886	7.086	160	6.926
Beneficio de explotación	1.093	-	1.093	961	(160)	1.121
Gastos financieros	(230)	-	(230)	(240)	-	(240)
Ingresos financieros	62	-	62	105	-	105
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(66)	-	(66)	(174)	-	(174)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	21	-	21	17	-	17
Gasto neto por conversión de moneda extranjera	(3)	-	(3)	(183)	-	(183)
Otros ingresos no operativos	13	-	13	122	-	122
Gastos totales no operativos netos	(203)	-	(203)	(353)	-	(353)
Beneficio antes de impuestos	890	-	890	608	(160)	768
Impuestos	(251)	-	(251)	(216)	-	(216)
Beneficio después de impuestos	639	-	639	392	(160)	552

El fundamento de cada partida excepcional se detalla a continuación.

1 Gastos de reestructuración

El gasto excepcional de 160 millones de euros para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 se atribuye al programa de reestructuración del handling en tierra de Iberia, que redimensiona la función de handling en tierra del Grupo a corto plazo. El gasto excepcional se registró dentro de Gastos de personal en la Cuenta de resultados.

Durante 2024, el Grupo incurrió en salidas de efectivo asociadas al programa de reestructuración del handling en tierra de Iberia por valor de 3 millones de euros y se espera que los importes restantes se abonen hasta 2032, en función de la edad de cada persona que forme parte del programa de reestructuración del handling en tierra de Iberia.

El ingreso fiscal correspondiente fue de 40 millones de euros.

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

El gasto excepcional de 50 millones de euros para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 representaba el importe acordado con Globalia para terminar el acuerdo, firmado el 23 de febrero de 2023, para la compra del 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que el Grupo no poseía anteriormente. El 1 de agosto de 2024 el Grupo ejerció su derecho a desistir de la adquisición y, como tal, se terminó el acuerdo. El gasto excepcional se registró dentro de Otros ingresos no operativos en la Cuenta de resultados. No hubo ningún impacto fiscal relacionado en la Cuenta de resultados. El Grupo reconoció una salida de efectivo a raíz de la terminación del acuerdo durante 2024, que se registró en los flujos de efectivo de las actividades de inversión en el Estado de flujos de efectivo.

3 Cambios en la normativa española sobre impuestos

El ingreso fiscal excepcional de 100 millones de euros registrado en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 estaba relacionado con la derogación del Real Decreto-ley 3/2016 (RDL 3/2016), que asciende a un ingreso neto de 135 millones de euros, y la promulgación de la Ley 7/2024 que asciende a un gasto de 35 millones de euros. Estas dos partidas se describen a continuación:

(i) Derogación del RDL 3/2016

El RDL 3/2016 con respecto a los ejercicios fiscales comprendidos entre 2016 y 2023 fue derogado por el Tribunal Constitucional de España el 18 de enero de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016 se permitía a la Sociedad y a las filiales españolas del Grupo compensar hasta el 70% de sus bases imponibles positivas con bases imponibles negativas acumuladas históricas (en la medida en que existieran bases imponibles negativas suficientes para ello) y el deterioro de filiales se consideraba deducible a efectos fiscales. Con la introducción del RDL 3/2016, esta limitación de bases imponibles negativas aplicadas a bases imponibles positivas se redujo al 25% y se revocó la deducibilidad a efectos fiscales de los deterioros históricos de filiales producidos con anterioridad a 2013. La derogación por parte del Tribunal Constitucional en enero de 2024 supuso principalmente que la limitación de pérdidas volvió al 70% y los deterioros históricos en filiales vuelven a ser fiscalmente deducibles, lo que dio lugar al ingreso fiscal excepcional neto mencionado anteriormente. La combinación de lo anterior dio lugar a un ingreso fiscal corriente excepcional, que se compensó parcialmente con un gasto neto por impuestos diferidos.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo recibió 101 millones de euros de las autoridades tributarias españolas en relación con los ejercicios fiscales de 2021 a 2023 como resultado de una devolución de impuestos corrientes.

(ii) Promulgación de la Ley 7/2024

El 20 de diciembre de 2024, el parlamento español promulgó la Ley 7/2024, que restableció las medidas fiscales antes mencionadas que habían sido declaradas inconstitucionales por el Tribunal Constitucional. La Ley 7/2024 entró en vigor a partir del 1 de enero de 2024, por lo que las filiales españolas del Grupo solo pueden compensar hasta el 25% de sus ganancias fiscales con pérdidas históricas acumuladas (en la medida en que haya suficientes pérdidas fiscales para hacerlo). Además del cambio en el tipo de limitación de pérdidas, se reintrodujo la no deducibilidad de los deterioros históricos en las filiales que se produjeron antes del 1 de enero de 2013. No hubo impacto en los flujos de efectivo en 2024 como resultado de la promulgación de la Ley 7/2024.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la cuenta de resultados resumida estatutaria y la cuenta de resultados resumida alternativa antes de partidas excepcionales por segmento operativo para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y 2024:

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025															
	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Millones															
Ingresos de pasajeros	13.722	-	13.722	16.064	-	16.064	6.126	-	6.126	3.235	-	3.235	2.454	-	2.454
Ingresos de carga	788	-	788	923	-	923	320	-	320	-	-	-	50	-	50
Otros ingresos	169	-	169	199	-	199	1.639	-	1.639	29	-	29	25	-	25
Ingresos totales	14.679	-	14.679	17.186	-	17.186	8.085	-	8.085	3.264	-	3.264	2.529	-	2.529
Gastos de personal	3.142	-	3.142	3.679	-	3.679	1.486	-	1.486	460	-	460	551	-	551
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.403	-	3.403	3.986	-	3.986	1.476	-	1.476	856	-	856	628	-	628
Costes de propiedad	1.227	-	1.227	1.436	-	1.436	555	-	555	298	-	298	197	-	197
Gastos asociados a proveedores	4.677	-	4.677	5.488	-	5.488	3.255	-	3.255	1.257	-	1.257	871	-	871
Gastos totales de explotación	12.449	-	12.449	14.589	-	14.589	6.772	-	6.772	2.871	-	2.871	2.247	-	2.247
Beneficio de explotación	2.230	-	2.230	2.597	-	2.597	1.313	-	1.313	393	-	393	282	-	282
Margen de explotación (%)	15,2%		15,2%				16,2%		16,2%	12,0%		12,0%	11,1%		11,1%

				Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025		
				IAG Loyalty (£)		IAG Loyalty (€)
Millones	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros	1.336	-	1.336	1.564	-	1.564
Otros ingresos	1.264	-	1.264	1.477	-	1.477
Ingresos totales	2.600	-	2.600	3.041	-	3.041
Gastos de personal	102	-	102	120	-	120
Costes de propiedad	28	-	28	33	-	33
Gastos asociados a proveedores	2.001	-	2.001	2.340	-	2.340
Gastos totales de explotación	2.131	-	2.131	2.493	-	2.493
Beneficio de explotación	469	-	469	548	-	548
Margen de explotación (%)	18,0%		18,0%			

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

Millones	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros	13.466	-	13.466	15.871	-	15.871	5.862	-	5.862	3.244	-	3.244	2.304	-	2.304
Ingresos de carga	789	-	789	931	-	931	305	-	305	-	-	-	55	-	55
Otros ingresos	153	-	153	185	-	185	1.375	-	1.375	17	-	17	17	-	17
Ingresos totales	14.408	-	14.408	16.987	-	16.987	7.542	-	7.542	3.261	-	3.261	2.376	-	2.376
Gastos de personal	2.871	-	2.871	3.386	-	3.386	1.618	160	1.458	427	-	427	514	-	514
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.676	-	3.676	4.328	-	4.328	1.611	-	1.611	895	-	895	638	-	638
Costes de propiedad	1.134	-	1.134	1.337	-	1.337	461	-	461	279	-	279	164	-	164
Gastos asociados a proveedores	4.679	-	4.679	5.514	-	5.514	2.985	-	2.985	1.260	-	1.260	855	-	855
Gastos totales de explotación	12.360	-	12.360	14.565	-	14.565	6.675	160	6.515	2.861	-	2.861	2.171	-	2.171
Beneficio de explotación	2.048	-	2.048	2.422	-	2.422	867	(160)	1.027	400	-	400	205	-	205
Margen de explotación (%)	14,2%		14,2%				11,5%		13,6%	12,3%		12,3%	8,6%		8,6%

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

Millones	IAG Loyalty (£)			IAG Loyalty (€)		
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros	1.247	-	1.247	1.470	-	1.470
Otros ingresos	1.183	-	1.183	1.392	-	1.392
Ingresos totales	2.430	-	2.430	2.862	-	2.862
Gastos de personal	88	-	88	104	-	104
Costes de propiedad	19	-	19	23	-	23
Gastos asociados a proveedores	1.903	-	1.903	2.240	-	2.240
Gastos totales de explotación	2.010	-	2.010	2.367	-	2.367
Beneficio de explotación	420	-	420	495	-	495
Margen de explotación (%)	17,3%		17,3%			

b Beneficio ajustado por acción ^(ICR)

El beneficio ajustado se basa en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por el beneficio atribuible a los accionistas de la sociedad dominante 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 repercusión de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago en acciones pendientes.

Millones de euros	Nota	2025	2024
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	a	3.342	2.732
Partidas excepcionales	a	-	(70)
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales		3.342	2.802
Efecto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	11	158	185
Beneficio ajustado		3.500	2.987
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	11	4.690	4.903
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	11	5.032	5.260
Beneficio básico por acción (céntimos de €)		71,3	55,7
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		71,3	57,1
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		69,5	56,8

c Costes de propiedad

Los costes de propiedad representan el efecto en la cuenta de resultados de la compra histórica de activos de capital y se definen como la depreciación, amortización y deterioro, tanto del inmovilizado material como de los activos intangibles y la Pérdida/(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 efecto de los activos de capital en la obtención del resultado de explotación del Grupo.

Millones de euros	2025	2024
Depreciación, amortización y deterioro	2.628	2.364
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	19	(14)
Costes de propiedad	2.647	2.350

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 que está disponible para respaldar las operaciones y mantener los activos de capital.

Millones de euros	2025	2024
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	6.588	6.372
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(3.442)	(2.816)
Flujo de caja libre	3.146	3.556

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.

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

Millones de euros	Nota	2025	2024
Deuda bruta: Deudas financieras remuneradas a largo plazo	26	14.267	17.345
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	7.421	8.189
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	22	898	1.639
Deuda neta		5.948	7.517
Beneficio de explotación	a	5.024	4.283
Más: Depreciación, amortización y deterioro	a	2.628	2.364
EBITDA		7.652	6.647
Más: Partidas excepcionales	a	-	160
EBITDA antes de partidas excepcionales		7.652	6.807
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)		1,9	2,5
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)		0,8	1,1

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 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 aproximar al coste de sustitución de los activos asociados.

Millones de euros	Nota	2025	2024
EBITDA antes de partidas excepcionales	e	7.652	6.807
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación		(2.468)	(2.246)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material		(249)	(234)
Menos: Amortización de los activos intangibles de software		(309)	(232)
		4.626	4.095
Capital invertido			
Valor medio de la flota ¹	13	18.656	18.068
Menos: pagos por anticipado medios ²	13	(933)	(892)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado		17.723	17.176
Ajuste por inflación ³		1,19	1,18
		21.124	20.326
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁴	13	2.633	2.387
Valor neto contable medio de los activos intangibles de software ⁵	17	1.208	976
Capital invertido total		24.965	23.689
Rentabilidad sobre el Capital Invertido		18,5%	17,3%

1 El valor neto contable medio de los aviones se calcula partiendo de un importe de 18.696 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y de 18.615 millones de euros a 31 de diciembre de 2024.

2 El valor neto contable medio de los pagos por anticipado se calcula partiendo de un importe de 995 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y de 870 millones de euros a 31 de diciembre de 2024.

3 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (31 de diciembre de 2024: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 31 de diciembre de 2025 de 12,0 años (31 de diciembre de 2024: 11,6 años).

4 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.749 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y de 2.517 millones de euros a 31 de diciembre de 2024.

5 El valor neto contable medio de los activos intangibles de software se calcula partiendo de un importe de 1.300 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 y de 1.115 millones de euros a 31 de diciembre de 2024.

g Resultados a tipos de cambio constantes

Los movimientos en los tipos de cambio de divisas extranjeras afectan a los resultados financieros del Grupo. El Consejo y el Comité de Dirección de IAG analizan los resultados, incluidos los ingresos y los gastos de explotación, a tipos de cambio constantes. Estos indicadores financieros 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 estos indicadores sean un sustituto de los indicadores según las NIIF, el Consejo y el Comité de Dirección sí consideran que estos resultados, sin incluir el efecto 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, los indicadores financieros a tipos de cambio constantes que aparecen en el Análisis financiero del Grupo deberían considerarse junto con la información suministrada en los estados financieros consolidados.

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables.

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Media ponderada		Cierre	
	2025	2024	2025	2024
Libra esterlina a euro	1,17	1,18	1,14	1,21
Euro a dólar estadounidense	1,14	1,09	1,17	1,04
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,33	1,28	1,34	1,26

h Liquidez

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

La liquidez la emplean 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, las Líneas de financiación generales, específicas para aviones y de descubiertos concedidas y no dispuestas.

Millones de euros	Nota	2025	2024
Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	7.421	8.189
Depósitos remunerados a corto plazo	22	898	1.639
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	29f	2.616	3.344
Líneas de financiación para aviones concedidas y no dispuestas	29f	-	134
Descubiertos y otras líneas de crédito	29f	13	56
Liquidez total		10.948	13.362

Inversiones del Grupo

Filiales

British Airways

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
BA and AA Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Call Centre India Private Limited (callBA) F-42, East of Kailash, Nueva Delhi, 110065	Centro de atención telefónica	India	100%
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA Euroflyer Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA European Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Excepted Group Life Scheme Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Seguros	Inglaterra	100%
BA Healthcare Trust Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
BA Holdco Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
BA Number One Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Number Two Limited IFC 5, St Helier, JE1 1ST	Compañía holding	Jersey	100%
Bealine Plc Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
BritAir Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways (BA) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
British Airways 777 Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Associated Companies Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Avionic Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Capital Limited Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES	Financiación de aviones	Jersey	100%
British Airways Engineering Wales Limited* (Anteriormente: British Airways Maintenance Cardiff Limited) Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Holdings B.V. Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Países Bajos	100%
British Airways Interior Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía administradora	Inglaterra	100%
British Midland Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
British Midland Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
Gatwick Ground Services Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios en tierra	Inglaterra	100%
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
British Airways Engineering Gatwick Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Gestión de la moneda de fidelización de aerolíneas	Inglaterra	86% ¹

Iberia

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.* Calle Alcañiz 23, 28006, Madrid	Operaciones de aerolíneas	España	100%
Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A. Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Transporte de carga	España	100%
Iberia Líneas Aéreas de México, S.A.C.V. Xochicalco 174, Col. Narvarte, Alcaldía Benito Juárez, 03020, Ciudad de México	Asistencia técnica de aviones	México	100%
Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora* Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100% ²
Iberia Operadora UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100% ¹
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Mantenimiento de aviones	España	100%
South Europe Ground Services, S.L. Avenida de la Hispanidad 6, 28042, Madrid	Servicios de handling en tierra	España	100%
Iberia LAE Solutions, S.L. Edificio de Mandos (236B), Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n, 28042, Madrid	Servicios de asistencia informática	España	100%
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avenida de les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, 08220, Barcelona	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%
Fly Level Barcelona LH, S.L. Calle Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	50%
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Gestión de la moneda de fidelización de aerolíneas	Inglaterra	14% ¹

Aer Lingus

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Aer Lingus (Ireland) Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Prestación de apoyo de recursos humanos a otras compañías del Grupo	República de Irlanda	100%
Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía administradora	República de Irlanda	100%
Aer Lingus Beachey Limited Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, Douglas, IM1 4LZ	Inactiva	Isla de Man	100%
Aer Lingus Group DAC* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100% ³
Aer Lingus Limited* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
Aer Lingus (UK) Limited Victoria House, 15-17 Gloucester Street, Belfast, BT1 4LS	Operaciones de aerolíneas	Irlanda del Norte	100%
ALG Trustee Limited 33-37 Athol Street, Douglas, IM1 1LB	Compañía administradora	Isla de Man	100%
Dirnan Insurance Company Limited Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Santain Developments Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Inactiva	República de Irlanda	100%

IAG Loyalty

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
IAG Loyalty Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
IAG Loyalty Retail Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios de venta al por menor	Inglaterra	100%
British Airways Holidays Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operador turístico	Inglaterra	100%
Overseas Air Travel Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Reserva de vuelos	Inglaterra	100%

IAG Cargo

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Cargo Innovations Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Inactiva	Inglaterra	100%

Vueling

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Yellow Handling, S.L.U Calle Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Servicios de handling en tierra	España	100%

LEVEL

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Fly Level UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
OpenSkies SASU 3 Rue le Corbusier, 94150, Rungis	Operaciones de aerolíneas	Francia	100%

International Consolidated Airlines Group, S.A.

Nombre y domicilio social	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
AERL Holding Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways plc* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100% ⁴
Fly Level Barcelona LH, S.L. Calle Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	100% ⁵
Fly Level, S.L. El Caserio, Iberia Zona Industrial nº2 (La Muñoza) Camino de la Muñoza s/n, 28042, Madrid	Operaciones de aerolíneas	España	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, TW6 2JS	Operaciones de carga aérea	Inglaterra	100%
IAG Connect Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Plataforma de comercio electrónico a bordo	República de Irlanda	100%
IAG Transform Limited* (Anteriormente: IAG GBS Limited) Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
IAG GBS Poland sp z o.o.* Ul. Opolska 114, Krakow, 31-323	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100%
IB Opco Holding, S.L. Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Compañía holding	España	100% ²
Vueling Airlines, S.A.* Calle Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	99,5% ⁶

* Filiales principales

- El Grupo posee el 100% del capital social nominal y de los derechos económicos de Avios Group (AGL) Limited, mantenidos directamente por British Airways plc, que posee el 86%, y por Iberia Operadora UK Limited, que posee el 14%.
- El Grupo posee el 49,9% tanto del capital social nominal como del número total de los derechos de voto de IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, de Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% tanto del capital social nominal total como del número total de los derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.
- El Grupo posee el 49,75% del número total de los derechos de voto y la mayoría de los derechos económicos de Aer Lingus Group DAC. El resto de los derechos de voto, que representan el 50,25%, corresponden al *trust* establecido para implementar la estructura de nacionalidad de Aer Lingus.
- El Grupo posee el 49,9% del número total de los derechos de voto y el 99,65% del capital social nominal total de British Airways plc, con casi el 100% de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de los derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, está en manos del *trust* establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.
- El Grupo posee el 100% tanto del capital social nominal como de los derechos económicos de Fly Level Barcelona LH, S.L., participada directamente por Iberia, que posee el 50,1%, y la Sociedad, que posee el 49,9%.
- El Grupo posee el 99,5% tanto del capital social nominal como de los derechos económicos de Vueling Airlines, S.A., participada directamente por Iberia, que posee el 50,1%, y de la Sociedad, que posee el 49,4%.

Empresas asociadas

Nombre y domicilio social	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. Carretera Aerocaribbean y Final, Terminal No 5, Aeropuerto de Jose Martí, Wajay, Municipio Boyeros, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km 1 ½, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manoteras 46, 2ª planta, 28050, Madrid	España	49%
Dunwoody Airline Services Limited Building 552 Shoreham Road East, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, TW6 3UA	Inglaterra	40%
Serpista, S.A. Calle Cardenal Marcelo Spínola 10, 28016, Madrid	España	39%
Air Miles España, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	30%
Inloyalty by Travel Club, S.L.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	30%
Viajes Ame, S.A.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	30%
LanzaJet Inc. 520 Lake Cook Road, Suite 680, Deerfield, Illinois, 60015	EE. UU.	9,7%

Negocios conjuntos

Nombre y domicilio social	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. Edificio Los Cubos, Calle Albacete 5, 9ª planta, 28027, Madrid	España	50,5%

Otras inversiones en patrimonio

Las otras inversiones en patrimonio principales son las siguientes:

Nombre y domicilio social	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital	Divisa	Fondos propios (millones)	Beneficios/ (pérdidas) antes de impuestos (millones)
Air Europa Holdings S.L.¹ Carretera Arenal - Lluçmajor, km 21,5, 07620, Lluçmajor	España	20%	€	117	4
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. El Caserío, Iberia Zona Industrial 2 (La Muñoza), Camino de la Muñoza s/n, 28042, Madrid	España	19,9%	€	74	1
The Airline Group Limited 4000 Parkway, Whiteley, Fareham, Hampshire, PO15 7FL	Inglaterra	16,7%	£	287	80
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, 41004, Sevilla	España	10%	€	-	-
Nova Pangaea (Holdings) Limited Lealholme Building, Wilton International, Middlesbrough, Teesside, TS10 4RG	Inglaterra	8,9%	£	(7)	(7)
i6 Group Limited Aeropuerto de Farnborough, Ively Road, Farnborough, Hampshire, GU14 6XA	Inglaterra	6,6%	£	(2)	(2)
NAYAKJV1, SL Carrer d'Osona 2, 08820, El Prat de Llobregat	España	5,0%	€	1	-

¹ Los fondos propios y el resultado antes de impuestos de Air Europa Holdings S.L. representan los datos correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 y se preparan conforme al Plan General Contable de España. El Grupo no tiene acceso a la información financiera salvo la que se publica en los estados financieros estatutarios de la compañía, que se publican tras la autorización de estos estados financieros consolidados.

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., en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 26 de febrero de 2026, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 elaboradas 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 incluye un análisis fiel de la información exigida.

26 de febrero 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

Päivi Rekonen

Lucy Nicola Shaw

Flota de aviones

Número en servicio con compañías del Grupo

	En propiedad	Arrendamientos financieros	Arrendamientos operativos	Total a 31 de diciembre de 2025	Total a 31 de diciembre de 2024	Cambios desde el 31 de diciembre de 2024	Entregas futuras	Opciones ¹
Airbus A319ceo	11	-	21	32	36	(4)	-	-
Airbus A320ceo	53	3	143	199	193	6	-	-
Airbus A320neo	6	49	28	83	74	9	38	30
Airbus A321ceo	14	-	28	42	42	-	-	-
Airbus A321neo	5	12	19	36	31	5	30	-
Airbus A321LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321XLR	7	4	-	11	3	8	2	14
Airbus A330-200	4	1	17	22	22	-	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	20	-	-	-
Airbus A330-900	-	-	-	-	-	-	21	13
Airbus A350-900	1	6	16	23	22	1	8	7
Airbus A350-1000	2	14	2	18	18	-	6	12
Airbus A380	8	4	-	12	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	-	-	-	25	100
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	1	8	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	3	7	2	12	11	1	38	10
Embraer E190	9	-	11	20	20	-	-	-
Total del Grupo	186	114	327	627	601	26	217	195

¹ Las opciones de compra de 100 aviones Boeing 737 permiten flexibilidad en la elección de la variante.

Los aviones se presentan 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 pasivos por financiación de activos, en función de la naturaleza del acuerdo individual. Para obtener más información, véase la nota 2 de los estados financieros consolidados.

Además de aquellos aviones en servicio, el Grupo tenía 9 aviones (31 de diciembre de 2024: 11) fuera de servicio.