

Resultados de IAG correspondientes al primer trimestre de 2026

Un primer trimestre sólido. Confiamos en nuestro modelo de negocio y en las perspectivas a largo plazo del negocio

Luis Gallego, consejero delegado de IAG, señaló:

“Nos complace anunciar unos sólidos resultados del primer trimestre, en el que los ingresos crecieron un 1,9 % y los beneficios aumentaron un 77,3 % hasta alcanzar los 351 millones de euros, lo que refleja la continua y fuerte demanda de nuestra red y nuestras marcas de aerolíneas.

IAG se encuentra en una posición única para hacer frente a las dificultades actuales surgidas a raíz del conflicto en Oriente Medio gracias a nuestra posición de liderazgo en diversos mercados, nuestras marcas sólidas, unos márgenes estructuralmente elevados y un balance sólido, así como una sólida trayectoria de ejecución.

Estamos gestionando activamente la incertidumbre generada por el aumento del precio del combustible y su impacto, tomando las medidas necesarias en materia de *yield*s, costes y capacidad. Actualmente no observamos ningún problema con la disponibilidad de combustible en nuestros mercados principales, especialmente dado que nos beneficiamos de nuestra inversión en el autoabastecimiento de combustible en nuestros aeropuertos principales.

Aunque el impacto del aumento del precio del combustible inevitablemente provocará unos beneficios inferiores a lo que habíamos previsto inicialmente para este año, confiamos en nuestro modelo de negocio y nuestra estrategia, que nos han convertido en uno de los grupos de aerolíneas con mejor rendimiento del mundo y que nos brindan la oportunidad de demostrar nuestra resiliencia. Esta confianza nos permite mantener nuestro plan de continuar con la devolución del exceso de efectivo restante, por valor de 1.000 millones de euros.”

Aspectos destacados

- Los ingresos del primer trimestre aumentaron un 1,9 %, hasta alcanzar los 7.181 millones de euros, lo que refleja la continua y fuerte demanda de nuestra red y nuestras marcas.
- El beneficio de explotación aumentó un 77,3 % en el primer trimestre, debido al crecimiento de los ingresos y a que el conflicto de Oriente Medio tuvo un impacto limitado en los costes hasta la fecha. El margen de explotación mejoró en 2,1 puntos porcentuales hasta situarse en el 4,9 %.
- Nuestro negocio de fidelización, poco intensivo en capital, aumentó sus ingresos un 10,0 % y el beneficio creció un 32,6 %, con un margen del 20,1 %.
- Sólido balance: deuda neta de 4.183 millones de euros, el apalancamiento neto se sitúa en 0,5 veces. Liquidez de 12.731 millones de euros.
- Mantenemos nuestro plan de continuar con la devolución del exceso de efectivo restante, por valor de 1.000 millones de euros, hasta finales de febrero de 2027, tal y como se había comunicado anteriormente.
- IAG se encuentra en una posición única para afrontar el actual conflicto en Oriente Medio gracias a su estrategia y a su disciplina en la asignación de capital:
 - una cartera diversificada de aerolíneas y marcas líderes en el mercado;
 - márgenes estructuralmente elevados respaldados por un programa de transformación bien consolidado; y
 - un balance sólido.

Desempeño comercial

- Hemos observado una fuerte demanda en la mayoría de nuestros mercados, especialmente en nuestras cabinas *Premium* y en los mercados transatlánticos tanto del norte como del sur, que en conjunto representan alrededor de la mitad de nuestra capacidad. Los viajes de negocios, en particular, siguen generando un buen crecimiento de los ingresos. En Aer Lingus hemos observado cierta presión sobre los *yield*s en los vuelos de largo radio, debido a los altos niveles de competencia, así como una demanda algo más débil en el Mediterráneo oriental. El mercado europeo de corto radio sigue siendo competitivo.
- A nivel de Grupo, en el primer trimestre aumentamos los AKO en un 0,2 %, los PRASK totales aumentaron un 3,5 % y los PRASK a tipo de cambio constante se incrementaron en un 8,2 %.
- Por región:

Trimestre finalizado el 31 de marzo de 2026	Proporción de AKO totales en 2026	AKO incr./((dism.) vs. 2025	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coefficiente de ocupación de pasajeros incr./((dism.) vs. 2025	Ingresos de pasajeros/AKO incr./((dism.) vs. 2025 ¹
Atlántico Norte	27,7 %	(0,4)%	79,1	0,5 ptos	(0,2)%
Latinoamérica y Caribe	22,8 %	1,9 %	89,8	1,9 ptos	4,5 %
Europa	22,9 %	(1,6)%	82,4	1,0 ptos	3,5 %
Doméstico (España y Reino Unido)	8,2 %	(2,5)%	88,3	3,2 ptos	16,8 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	13,4 %	(2,2)%	84,4	2,9 ptos	2,1 %
Asia-Pacífico	5,0 %	19,3 %	88,4	1,0 ptos	3,4 %
Total red	100,0 %	0,2 %	84,2	1,5 ptos	3,5 %

¹ Los ingresos de pasajeros por AKO (“PRASK”) para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos entre los AKO. Para el análisis por regiones, los ingresos de pasajeros excluyen determinadas partidas que no se asignan directamente a nivel de ruta, incluidos los pagos o cobros por negocios conjuntos, las ganancias o pérdidas por coberturas de divisas, compensaciones relacionadas con el reglamento EC261 y el efecto de las hipótesis por billetes no utilizados.

Repercusiones y respuesta al conflicto de Oriente Medio

Capacidad

Alrededor del 3 % de nuestra capacidad estaba expuesta a la región del Golfo antes del inicio del conflicto, operada principalmente por British Airways, con menor exposición de Iberia y Vueling. En total, la red afectada del Grupo incluía los Emiratos Árabes Unidos, Catar, Arabia Saudí, Baréin, Israel, Jordania y Chipre.

Una gran parte de esta red se ha reasignado. A corto plazo, esto implica añadir capacidad en rutas donde ahora hay una oferta reducida de plazas debido a la disminución de vuelos de las aerolíneas de Oriente Medio. Algunos ejemplos son Bangkok, Singapur y Malé. British Airways también ha anunciado vuelos adicionales para este verano en rutas que ahora tienen una mayor demanda directa, como la India y Nairobi hacia Estados Unidos, así como para finales de este año, con el fin de atender un cambio previsto en la demanda hacia destinos alternativos de sol en invierno, como el Caribe y Sri Lanka. Tanto Iberia como Vueling han reasignado la capacidad de Tel Aviv a rutas domésticas en España.

También hemos aprovechado la disponibilidad adicional de aviones para aumentar la resiliencia de los programas de todas nuestras marcas, con el fin de cubrir problemas de mantenimiento y de la cadena de suministro de ingeniería, así como retrasos en las entregas de aviones.

Con una perspectiva más a largo plazo, el Grupo está revisando su capacidad en todas sus redes y marcas. Aunque la demanda es fuerte en este momento, nos mantenemos atentos a la próxima temporada de invierno.

Coberturas de combustible y disponibilidad

Contamos con una sólida cobertura del 70% para el resto del año. Tal y como se refleja en nuestros resultados del primer trimestre, nuestra estrategia de cobertura ha protegido al negocio del impacto a corto plazo de las recientes subidas significativas en los precios del combustible de aviación. Seguimos ejecutando nuestra política, lo que proporciona al Grupo un mayor grado de certeza a la hora de tomar decisiones futuras sobre precios y capacidad.

Dada la solidez de nuestra cadena de suministro y nuestras existencias y, en particular, los mecanismos de autoabastecimiento en los que hemos invertido en nuestros aeropuertos principales, basándonos en lo que sabemos a día de hoy, confiamos en el suministro de combustible de aviación en nuestros principales mercados a lo largo del verano. A día de hoy, la situación tiene más que ver con los precios del combustible que con su disponibilidad.

Si el conflicto actual sigue restringiendo los flujos tanto de petróleo crudo como de combustible de aviación procedentes de Oriente Medio, existe la posibilidad de que el suministro de combustible de aviación se vea restringido a nivel mundial. Estamos colaborando con las administraciones públicas de cada uno de nuestros mercados nacionales, así como con la UE, para garantizar que el sector reciba el apoyo que necesita para hacer frente a esta situación.

Perspectivas

- Estamos bien posicionados para gestionar las dificultades actuales gracias a nuestra cartera diversificada de negocios, nuestras posiciones de liderazgo en mercados sólidos, nuestras marcas atractivas, unos márgenes estructuralmente elevados y líderes en el mercado, respaldados por un programa de transformación consolidado, y un balance sólido.
- La demanda de viajes sigue siendo sólida en nuestros principales mercados y hemos registrado unos ingresos por reservas resilientes para el segundo trimestre, situándose en el 80 %, en línea con niveles históricos.
- La capacidad será inferior al aumento del 3 % previsto en los resultados anuales presentados en febrero, como consecuencia de las medidas que ya hemos adoptado. En la actualidad, prevemos aumentar la capacidad alrededor del 1 % en el segundo trimestre y alrededor del 2 % en el tercer trimestre. Seguimos revisando nuestros planes de capacidad a largo plazo.
- Aunque el primer trimestre se vio relativamente poco afectado por el conflicto de Oriente Medio, esperamos que este tenga un impacto más sustancial a lo largo del resto del año, a medida que el aumento del coste del combustible comience a hacerse notar. Como resultado, esperamos que nuestro beneficio sea inferior al previsto inicialmente al inicio del ejercicio.
- Según la curva de combustible a fecha de 5 de mayo de 2026, incluyendo nuestras posiciones de cobertura y los costes de sostenibilidad, nuestro coste de combustible ascendería a aproximadamente 9.000 millones de euros. Seguimos ejecutando nuestra política de coberturas de combustible y en la actualidad tenemos cubierto el 70 % para el resto del año mediante una combinación de instrumentos financieros.
- Esperamos recuperar alrededor del 60 % del aumento del coste del combustible durante este año mediante nuestras medidas para gestionar los ingresos y los costes, lo que refleja la combinación de mercados en los que operamos, los beneficios de nuestro programa de transformación y nuestra inversión en aviones más modernos y eficientes en toda la cartera.
- Seguimos esperando generar un flujo de caja libre significativo durante el año pero, dado el impacto del conflicto en Oriente Medio, este será inferior a los aproximadamente 3.000 millones de euros indicados en los resultados anuales de febrero. Ahora se espera que la inversión en inmovilizado ronde los 3.500 millones de euros aproximadamente (frente a los 3.600 millones de euros previstos anteriormente).
- Mantenemos nuestro plan de continuar con los 1.000 millones de euros restantes de la devolución de exceso de efectivo hasta finales de febrero de 2027, tal y como se comunicó anteriormente.
- A largo plazo, esperamos que la situación actual refuerce la posición de liderazgo de IAG y su capacidad de generar beneficios con resiliencia en un sector de aerolíneas más consolidado y sostenible.

Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos totales	7.181	7.044	1,9 %
Beneficio de explotación	351	198	77,3 %
Beneficio después de impuestos	301	176	71,0 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	6,5	3,7	75,7 %
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados ¹	10.061	8.319	1.742
Deudas financieras ¹	14.244	14.267	(23)
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	7.181	7.044	1,9 %
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	351	198	77,3 %
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	4,9%	2,8%	2,1 pts
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales ²	301	176	71,0 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	3,6	2,3	56,5 %
Deuda neta ¹	4.183	5.948	(1.765)
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ¹	0,5	0,8	(0,3)
Liquidez total ^{1, 3}	12.731	10.948	1.783
Indicadores operativos	2026	2025	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	79.317	79.134	0,2 %
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	7,85	7,58	3,5 %
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	6,42	6,48	(0,9)%

Para conocer las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas del rendimiento a partir de la página 16.

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

² No hubo partidas excepcionales en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2026 (2025: no hubo partidas excepcionales).

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

LEI: 959800TZHRUSHIESL13

Declaraciones de carácter prospectivo:

Este anuncio contiene declaraciones prospectivas, en el sentido de la normativa de valores aplicable. Esta advertencia tiene por objeto ofrecer protección respecto a tales declaraciones de carácter prospectivo y matiza todas las declaraciones de dicha naturaleza contenidas en el anuncio o incorporadas a él por alusión. Las declaraciones prospectivas se caracterizan por no estar referidas exclusivamente a hechos pasados o presentes. Por su propia naturaleza, conllevan riesgos e incertidumbres ya que se refieren a hechos y dependen de circunstancias que se producirán en el futuro. Los resultados reales podrían diferir en medida significativa de aquellos a los que hacen referencia expresa o tácita tales declaraciones prospectivas.

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

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

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

En la máxima medida permitida por la legislación aplicable, ni el Grupo ni sus consejeros, directivos, empleados o asesores asumen responsabilidad alguna por cualesquiera daños, comoquiera que se originen, que se deriven del uso o de la consideración de declaraciones prospectivas contenidas en este anuncio o de la información en que se fundamentan tales declaraciones.

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

Medidas alternativas de rendimiento:

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

Para obtener más información sobre las definiciones y explicaciones de las MAR, consulte la sección de MAR en el informe financiero más reciente publicado y en el [Informe y cuentas anuales de 2025 de IAG](#). Estos documentos están disponibles en www.iairgroup.com.

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	6.226	6.000	3,8 %
Ingresos de carga	275	318	(13,5)%
Otros ingresos	680	726	(6,3)%
Ingresos totales	7.181	7.044	1,9 %
Gastos de personal	1.621	1.609	0,7 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.735	1.715	1,2 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	972	987	(1,5)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	579	554	4,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	665	778	(14,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	286	299	(4,3)%
Gastos comerciales	293	299	(2,0)%
Depreciación, amortización y deterioro	672	618	8,7 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	3	(6)	nm
Diferencias de cambio	4	(7)	nm
Gastos totales de explotación	6.830	6.846	(0,2)%
Beneficio de explotación	351	198	77,3 %
Gastos financieros	(180)	(219)	(17,8)%
Ingresos financieros	62	85	(27,1)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	162	75	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	27	21	28,6 %
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(23)	134	nm
Otros ingresos/(gastos) no operativos	23	(55)	nm
Ingresos totales no operativos netos	71	41	73,2 %
Beneficio antes de impuestos	422	239	76,6 %
Impuestos	(121)	(63)	92,1 %
Beneficio después de impuestos del periodo	301	176	71,0 %

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Todas las cifras que se recogen en las tablas siguientes son antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas de rendimiento para obtener más información.

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	Antes de partidas excepcionales		
	2026	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	6.226	6.000	3,8 %
Ingresos de carga	275	318	(13,5)%
Otros ingresos	680	726	(6,3)%
Ingresos totales	7.181	7.044	1,9 %
Gastos de personal	1.621	1.609	0,7 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.735	1.715	1,2 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	972	987	(1,5)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	579	554	4,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	665	778	(14,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	286	299	(4,3)%
Gastos comerciales	293	299	(2,0)%
Depreciación, amortización y deterioro	672	618	8,7 %
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	3	(6)	nm
Diferencias de cambio	4	(7)	nm
Gastos totales de explotación	6.830	6.846	(0,2)%
Beneficio de explotación	351	198	77,3 %
Gastos financieros	(180)	(219)	(17,8)%
Ingresos financieros	62	85	(27,1)%
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	162	75	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	27	21	28,6 %
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(23)	134	nm
Otros ingresos/(gastos) no operativos	23	(55)	nm
Ingresos totales no operativos netos	71	41	73,2 %
Beneficio antes de impuestos	422	239	76,6 %
Impuestos	(121)	(63)	92,1 %
Beneficio después de impuestos del periodo	301	176	71,0 %
Indicadores operativos	2026	2025	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	79.317	79.134	0,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	66.813	65.417	2,1 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	84,2	82,7	1,5 ptos
Número de pasajeros (miles)	26.394	26.178	0,8 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.207	1.308	(7,7)%
Despegues	166.792	168.866	(1,2)%
Horas bloque (horas)	522.370	516.794	1,1 %
Aviones en servicio	627	601	4,3 %
Ingresos de pasajeros/PKT (céntimos de €)	9,32	9,17	1,6 %
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	7,85	7,58	3,5 %
Ingresos de carga/TKT (céntimos de €)	22,78	24,31	(6,3)%
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	2,19	2,17	0,9 %
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	6,42	6,48	(0,9)%
Coste total/AKO (céntimos de €)	8,61	8,65	(0,5)%

ANÁLISIS FINANCIERO correspondiente al trimestre finalizado el 31 de marzo de 2026

Capacidad de IAG

En el primer trimestre de 2026, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados (“AKO”), aumentó un 0,2 % con respecto al mismo periodo de 2025. El crecimiento fue inferior al previsto inicialmente, que era de alrededor del 2 %, debido a las cancelaciones provocadas por el conflicto en Oriente Medio, así como por la falta de disponibilidad de aviones como consecuencia de problemas con los motores, lo que tuvo especial impacto en Iberia.

Capacidad operada por aerolínea

Trimestre finalizado el 31 de marzo	AKO incr./((dism.) vs. 2025	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./((dism.) vs. 2025
Aer Lingus	4,6 %	74,3	(1,0)ptos
British Airways	(0,3)%	81,9	2,0 ptos
Iberia	(1,1)%	88,6	1,4 ptos
LEVEL	26,5 %	91,5	(2,0)ptos
Vueling	(1,9)%	90,9	2,6 ptos
Grupo	0,2 %	84,2	1,5 ptos

Capacidad operada por región

Trimestre finalizado el 31 de marzo	Proporción de AKO totales en 2026	AKO incr./((dism.) vs. 2025	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./((dism.) vs. 2025
Atlántico Norte	27,7 %	(0,4)%	79,1	0,5 ptos
Latinoamérica y el Caribe	22,8 %	1,9 %	89,8	1,9 ptos
Europa	22,9 %	(1,6)%	82,4	1,0 ptos
Doméstico (España y Reino Unido)	8,2 %	(2,5)%	88,3	3,2 ptos
África, Oriente Medio y Sur de Asia	13,4 %	(2,2)%	84,4	2,9 ptos
Asia-Pacífico	5,0 %	19,3 %	88,4	1,0 ptos
Total red	100,0 %	0,2 %	84,2	1,5 ptos

El conflicto en Oriente Medio, especialmente a partir del 28 de febrero de 2026, llevó a las aerolíneas del Grupo a suspender los vuelos a destinos de la zona directamente afectada, entre los que se incluyen: Abu Dabi, Amán, Baréin, Doha, Dubái y Tel Aviv, y a suspender los vuelos a Yeda a partir del 24 de abril. Oriente Medio representa aproximadamente el 3 % de la capacidad de las aerolíneas del Grupo. Se ha reasignado parte de la capacidad a destinos alternativos, incluidos aquellos que ofrecen rutas de viaje que evitan Oriente Medio. En concreto, British Airways aumentó los vuelos a Singapur, Bangkok y las Maldivas en marzo y abril de 2026.

Además de las medidas iniciales de capacidad mencionadas anteriormente, British Airways ha añadido vuelos adicionales a la India, aumentando las frecuencias a Bangalore, Deli y Bombay, y operando con aviones de mayor tamaño a Hyderabad; la aerolínea también ha aumentado las frecuencias a Nairobi a dos al día. Iberia ha reasignado la capacidad que anteriormente volaba a Oriente Medio a Latinoamérica y las islas españolas.

Bases de preparación

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

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

Resumen

Resultados publicados Millones de euros	2026	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	351	198	153
Beneficio antes de impuestos	422	239	183
Beneficio después de impuestos	301	176	125

El Beneficio de explotación del Grupo en el primer trimestre aumentó en 153 millones de euros con respecto al primer trimestre de 2025. En 2026, el Beneficio de explotación se vio favorecido por la fecha más temprana de las vacaciones de Semana Santa en comparación con el año anterior, junto con los efectos favorables de los tipos de cambio, que ascendieron a 48 millones de euros; además, el primer trimestre de 2025 se vio afectado por el cierre efectivo del aeropuerto de Londres Heathrow el 21 de marzo de 2025. El Beneficio antes de impuestos supera al Beneficio de explotación en ambos años debido a las variaciones del valor razonable relacionadas con los bonos convertibles de IAG; el 2025 también incluía ingresos por conversión de divisas.

Resumen de partidas excepcionales

No hubo partidas excepcionales en el primer trimestre de 2026 ni de 2025.

Ingresos

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Ingresos de pasajeros	6.226	3,8 %	226
Ingresos de carga	275	(13,5)%	(43)
Otros ingresos	680	(6,3)%	(46)
Ingresos totales	7.181	1,9 %	137

Ingresos de pasajeros

El aumento de los ingresos de pasajeros, de 226 millones de euros, o un 3,8 %, fue debido a un incremento de los *yields*, medidos como ingresos de pasajeros por pasajeros-kilómetro transportados (PKT), que aumentaron un 1,6 %, y a un mayor coeficiente de ocupación de pasajeros, que fue un 1,5 puntos superior al del primer trimestre de 2025. Los ingresos unitarios de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por AKO (PRASK), aumentaron un 3,5 %. Los PRASK del primer trimestre se vieron afectados negativamente por las variaciones de los tipos de cambio, en particular debido a un dólar estadounidense más débil que a principios de 2025, junto con el impacto de las conversiones de una libra esterlina más débil frente al euro; a tipos de cambio constantes, los PRASK aumentaron un 8,2 %.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 275 millones de euros, fueron 43 millones de euros inferiores a los de 2025. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 7,7 % menores a los del año anterior, mientras que los *yields* de carga, medidos como ingresos de carga por tonelada-kilómetro de carga, disminuyeron un 6,3 %. Los *yields* del mercado se elevaron en la primera mitad de 2025, respaldados por las interrupciones en la cadena de suministro global y la fuerte demanda; sin embargo, desde el tercer trimestre de 2025, los *yields* han disminuido según se han ido estabilizando las tasas del mercado tras el aumento del año anterior relacionado con el mar Rojo. Los Ingresos de carga también se vieron afectados por la depreciación del dólar estadounidense, mientras que los resultados de marzo sufrieron las consecuencias de las cancelaciones de vuelos con destino a Oriente Medio. El Grupo siguió dando prioridad a los flujos de alta rentabilidad y *premium*, especialmente en la región de Asia-Pacífico y la India.

Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 680 millones de euros, disminuyó 46 millones de euros frente a 2025, debido principalmente a la disminución de los ingresos por servicios a terceros del negocio de Mantenimiento, Reparación y Revisión (MRO, por sus siglas en inglés) de Iberia, lo que a su vez estuvo relacionado principalmente con un cambio en la forma de facturar el coste de determinados componentes: anteriormente, dichos costes se incluían en los contratos de MRO de Iberia, pero ahora el fabricante los factura directamente a los clientes de la aerolínea, lo que reduce los ingresos de MRO. Los ingresos por programas de fidelización siguieron creciendo, especialmente los procedentes de socios no aéreos, mientras que los ingresos relacionados con las vacaciones se mantuvieron estables respecto al año anterior, aunque se observaron algunas alteraciones iniciales debido al conflicto en Oriente Medio.

Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación en el primer trimestre se redujeron de 6.846 millones de euros en 2025 a 6.830 millones de euros en 2026, lo que representa una disminución del 0,2 %, debido principalmente a los impactos positivos de los tipos de cambio como consecuencia de la devaluación del dólar estadounidense y al efecto de la conversión a causa de la depreciación de la libra esterlina frente al euro, con unos beneficios por tipos de cambio de 401 millones de euros, o un 5,9 % de los gastos de explotación. El aumento de los gastos de explotación antes de los beneficios por tipos de cambio, del 5,7 %, se debió al aumento de los costes de combustible, debido especialmente a la significativa subida de los precios a partir del 28 de febrero, que se detalla más adelante, y a los costes excluido el combustible, que reflejan el impacto de los aumentos salariales y de los gastos asociados a proveedores, que se atenuaron parcialmente a través de las iniciativas de transformación e innovación del Grupo.

Gastos de personal

	2026	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de personal, millones de euros	1.621	0,7 %	12
Gastos de personal/AKO, céntimos de €	2,04	0,5 %	

El aumento en los gastos de personal de 12 millones de euros o el 0,7 % con respecto a 2025 refleja los aumentos salariales y el incremento del número de empleados relacionado con el aumento de capacidad previsto. Los gastos de personal también reflejan el incremento de las cotizaciones del empleador a la Seguridad Social en Reino Unido, que entró en vigor en abril de 2025.

Gastos de combustible y derechos de emisión

	2026	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión, millones de euros	1.735	1,2 %	20
Gastos de combustible y derechos de emisión/AKO, céntimos de €	2,19	0,9 %	

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron 20 millones de euros, o un 1,2 %, con respecto a 2025, principalmente debido al aumento de las tasas por derechos de emisión; el incremento de los precios medios del combustible en los mercados de materias primas en dólares estadounidenses se vio atenuado por el efecto de las coberturas de combustible y por los beneficios por tipos de cambio favorables, debido a la depreciación del dólar estadounidense. A tipos de cambio constantes, el coste unitario del combustible del Grupo, calculado como Gastos de combustible y derechos de emisión por AKO, fue un 10,6 % superior al del primer trimestre de 2025. Los precios medios en los mercado de materias primas en enero y febrero fueron inferiores a los del año anterior, pero los precios subieron significativamente a partir de finales de febrero, como consecuencia del conflicto en Oriente Medio y de las interrupciones en el transporte marítimo y las exportaciones de petróleo a través del estrecho de Ormuz, situándose el precio al contado del combustible de aviación a finales de marzo en aproximadamente 1.725 dólares estadounidenses por tonelada métrica, el doble del precio de finales de febrero. El impacto en el trimestre se vio compensado principalmente por las bases de fijación de precios contractuales del combustible de aviación y la política de coberturas del Grupo. Los contratos de combustible se fijan en función de diversas bases, que representan el precio medio durante un periodo de referencia. Aproximadamente el 60 % del consumo de combustible del Grupo está vinculado a contratos con un periodo de referencia de precios del mes anterior (o antes), mientras que aproximadamente el 40 % se fija dentro del mismo mes. El Grupo prevé un aumento significativo de los costes de combustible en abril, como consecuencia de los precios medios de marzo y abril; el impacto se contrarrestará parcialmente con la política de coberturas de combustible del Grupo.

Coberturas de combustible

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

Gastos por derechos de emisión

El coste derivado del cumplimiento de diversos regímenes de comercio de derechos de emisión y del Plan de Compensación y Reducción de las Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) ascendió a 148 millones de euros, frente a los 70 millones de euros registrados en el primer trimestre de 2025; este coste incluye el fin de los derechos de emisión gratuitos en la UE y Reino Unido, junto con los últimos supuestos sobre el coste asociado al plan CORSIA. El consumo de combustible, las emisiones de carbono y los costes siguen beneficiándose de las inversiones del Grupo en aeronaves de nueva generación.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	972	(1,5)%	(15)
Tasas de aterrizaje y de navegación	579	4,5 %	25
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	665	(14,5)%	(113)
Propiedad, TI, y otros gastos	286	(4,3)%	(13)
Gastos comerciales	293	(2,0)%	(6)
Diferencias de cambio	4	nm	11
Gastos asociados a proveedores totales	2.799	(3,8)%	(111)
Gastos asociados a proveedores/AKO, céntimos de €	3,53	(4,0)%	

Los Gastos asociados a proveedores totales disminuyeron en 111 millones de euros, un 3,8 %, hasta los 2.799 millones de euros. Excluyendo el efecto favorable por tipos de cambio, los gastos asociados a proveedores totales aumentaron un 1,7 % con respecto al primer trimestre de 2025, un aumento del 1,4 % en base unitaria, y las iniciativas de transformación de costes del Grupo atenuaron parcialmente los efectos de la inflación. Los tipos de cambio afectan especialmente a los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, la mayoría de los cuales están denominados en dólares estadounidenses.

Costes de propiedad

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

Millones de euros	2026	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	672	8,7 %	54
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	3	nm	(9)
Costes de propiedad, millones de euros	675	10,3 %	63
Costes de propiedad/AKO, céntimos de €	0,85	10,0 %	

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

Efecto de los tipos de cambio

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

En términos globales, en el primer trimestre de 2026 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se benefició de 48 millones de euros de efectos favorables de los tipos de cambio con respecto al mismo periodo de 2025.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2026		Efecto total de los tipos de cambio
	Efecto de las conversiones	Efecto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(222)	(131)	(353)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	205	196	401
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	(17)	65	48

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

Trimestre finalizado el 31 de marzo	2026	2025	Incr./((dism.) vs. año anterior (%)
£ a €	1,15	1,20	(4,2) %
€ a \$	1,17	1,04	12,5 %
£ a \$	1,34	1,25	7,2 %

La variación adversa por conversión de tipos de cambio, de 17 millones de euros, se debe al debilitamiento de la libra esterlina frente al euro, que ha sido del 4,2 % frente al primer trimestre de 2025. La variación favorable global por operaciones en divisas, de 65 millones de euros, refleja un dólar estadounidense más débil en comparación con el primer trimestre de 2025, lo que benefició a las aerolíneas del Grupo, que tienen una posición neta corta en dólares estadounidenses, debido a que determinados costes, como el combustible y el mantenimiento de aviones, están denominados principalmente en dólares estadounidenses.

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

	2026	2025	Incr./((dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas)	186	96	90
Aer Lingus (millones de euros)	(103)	(55)	(48)
Iberia (millones de euros)	164	137	27
Vueling (millones de euros)	(28)	(55)	27
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas)	116	88	28

British Airways, Iberia y Vueling se beneficiaron de la debilidad del dólar estadounidense y de que las vacaciones de Semana Santa comenzaran antes en 2026, lo que contribuyó al aumento de los ingresos unitarios de pasajeros; además, el beneficio de explotación de British Airways en el primer trimestre del año anterior se había visto afectado por el cierre efectivo de un día del aeropuerto de Londres Heathrow en marzo de 2025. El aumento de 48 millones de euros en la pérdida de explotación de Aer Lingus se debió principalmente a los costes adicionales de combustible y a la disminución de los ingresos de pasajeros, como consecuencia de la competencia en las rutas del Atlántico Norte. El crecimiento del beneficio de explotación de IAG Loyalty, de 28 millones de libras esterlinas, se debió principalmente al crecimiento del negocio de fidelización debido a las colaboraciones con socios no aéreos, mientras que el negocio de vacaciones se mantuvo estable respecto al año anterior.

Ingresos totales no operativos netos

Los ingresos totales no operativos netos del primer trimestre fueron de 71 millones de euros, frente a ingresos de 41 millones de euros en 2025. Los gastos financieros, una vez deducidos los ingresos financieros, se redujeron en 16 millones de euros, debido a la disminución de las deudas financieras, neta de la reducción de los ingresos por intereses, en consonancia con la bajada de los tipos de interés de los depósitos. La variación neta del valor razonable de los instrumentos financieros, de 162 millones de euros, está relacionada con la disminución del valor razonable del bono convertible del Grupo con respecto al 31 de diciembre de 2025. La ligera apreciación del dólar estadounidense a 31 de marzo de 2026 en comparación con el 31 de diciembre de 2025 dio lugar a un Gasto neto por conversión de moneda extranjera de 23 millones de euros en 2026, frente a un ingreso de 134 millones de euros en 2025. Otros ingresos no operativos por valor de 23 millones de euros se refieren principalmente a contratos de derivados de divisas a los que no se aplica la contabilidad de coberturas, que también se vieron afectados por la debilidad del dólar estadounidense.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el beneficio del primer trimestre fue de 121 millones de euros (2025: gasto fiscal de 63 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 29 % (2025: 26 %). La diferencia entre el tipo impositivo efectivo del periodo actual, del 29 %, y el tipo impositivo efectivo del periodo anterior, del 26 %, se debe principalmente a los movimientos respecto a ejercicios anteriores.

El gasto fiscal se calcula aplicando la mejor estimación del tipo impositivo efectivo medio anual para cada jurisdicción fiscal significativa a los ingresos antes de impuestos del periodo intermedio de cada jurisdicción. La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se realizan las operaciones principales: en España, Reino Unido e Irlanda, que tienen tipos estatutarios del impuesto sobre sociedades del 25 %, 25 % y 12,5 % respectivamente para 2026. El tipo impositivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades, ajustado por los impuestos complementarios nacionales, a los beneficios o las pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y las pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo previsto sea del 28 % para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2026.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 29 % y el tipo impositivo previsto del 28 % se debe principalmente a los impuestos en España sobre los dividendos intragrupo y los gastos no deducibles, compensados parcialmente por el reconocimiento de activos fiscales de ejercicios anteriores.

IVA de IAG Loyalty

Como se ha informado anteriormente, el 29 de octubre de 2024, la Agencia Tributaria Británica (His Majesty's Revenue and Customs, "HMRC") emitió una resolución en la que afirmaba que el IVA se paga al tipo estándar del 20 % en la emisión de Avios por parte de IAG Loyalty a partir de marzo de 2018. Esto se encuentra en contraposición al enfoque histórico de contabilizar el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, que en su gran mayoría son vuelos con un tipo impositivo de cero.

El Grupo tiene prevista una vista ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) de Reino Unido durante el cuarto trimestre de 2026, y se espera que se dicte un fallo a lo largo de 2027. Para poder celebrar la vista del caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), sin admisión de responsabilidad, el Grupo abonó en ejercicios anteriores 508 millones de euros a la HMRC correspondientes a periodos anteriores a su decisión, netos de los importes recuperados en concepto de IVA soportado por algunas de sus filiales, que se espera que sean reembolsados si el asunto se resuelve a favor del Grupo. En consecuencia, estos importes se han registrado como un activo no corriente en el Balance de situación.

Para los pagos realizados a la HMRC correspondientes a los periodos posteriores a su decisión del 29 de octubre de 2024, una parte de los pagos realizados reduce los importes que se habrían reconocido anteriormente en los Ingresos diferidos del Balance de situación al emitirse los Avios y, posteriormente, en las partidas de Ingresos de pasajeros y Otros ingresos de la Cuenta de resultados cuando se canjean los Avios. Estos pagos ascienden a 104 millones de euros a 31 de marzo de 2026 y se consignan como un activo contingente.

Los Consejeros consideran que no es probable que se produzca un resultado adverso y, en consecuencia, el Grupo sigue considerando, a 31 de marzo de 2026 y hasta la fecha de este informe, que el activo no corriente de 508 millones de euros reconocido como resultado del pago a la HMRC es recuperable.

Entregas de aviones, financiación y pedidos de flota

Durante el primer trimestre, se entregó un Airbus A321XLR a Aer Lingus; el avión no se financió y se mantiene libre de cargas. El Grupo también ejerció opciones de compra de 10 aviones de la familia Airbus A320neo para su entrega en 2030 y de 10 aviones Boeing 737 para su entrega en 2028 y 2029. Los pedidos proporcionarán flexibilidad para la sustitución o el crecimiento en el corto radio y se asignarán dentro del Grupo en una fecha más próxima a la entrega.

Deuda bruta, deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	A 31 de marzo de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Deuda total	14.244	14.267
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	10.061	8.319
Deuda neta	4.183	5.948
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	7.859	7.652
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,8	1,9
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	0,5	0,8

La reducción de la Deuda total se debió a las amortizaciones de deuda programadas, relacionadas principalmente con arrendamientos operativos y financieros de aviones; este efecto se vio parcialmente compensado por el fortalecimiento del dólar estadounidense frente al euro, lo que incrementó el endeudamiento total en 203 millones de euros, junto con la modificación o prórroga de los arrendamientos operativos.

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

Las calificaciones actuales del Grupo (a 7 de mayo 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, con calificaciones de S&P BBB (perspectiva estable), Moody's Baa2 (perspectiva estable) y Fitch BBB (perspectiva estable).

Liquidez

Millones de euros	A 31 de marzo de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	10.061	8.319
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	2.670	2.629
Total	12.731	10.948

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

El Grupo también tiene acceso a una flota cada vez mayor de aviones libres de cargas, que asciende a un total de 189 aviones, incluidos 26 con menos de 6 años de antigüedad.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos en el marco de la Gestión de Riesgos Empresariales (“ERM”, por sus siglas en inglés) del Grupo. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en la sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2025 y siguen siendo pertinentes.

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

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

- la guerra en Irán y las acciones militares en toda la región del Golfo, que están provocando volatilidad en los mercados, un aumento de los precios del combustible y alteraciones operativas y para los clientes, y que podría limitar el acceso a los mercados, repercutir en el suministro de energía y de combustible de aviación por el cierre de rutas de abastecimiento clave y los daños a las infraestructuras de producción o refinado de combustible, lo que daría lugar a aumentos sostenidos de los precios del combustible y a incertidumbres macroeconómicas globales, causar vulnerabilidades o restricciones en el suministro de combustible de aviación que afecten a la red, poner en riesgo los *slots* si no se consiguen exenciones de los organismos reguladores e incidir en la inflación y en los tipos de interés;
- el seguimiento de los efectos comerciales y económicos, las consecuencias para los mercados y la demanda derivadas de la inflación o de las decisiones de otros bancos centrales o políticas gubernamentales que puedan reducir la confianza de los clientes en segmentos o mercados clave, en particular con respecto a los ajustes por el aumento de los precios de la energía;
- la resiliencia ante el entorno hostil y cada vez más amenazante de los ciberataques, agravado aún más por los conflictos geopolíticos, que utilizan 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, de TI y técnica de sus aerolíneas, planes de respuesta y herramientas de gestión de interrupciones para adaptarse a acontecimientos imprevistos, como cierres o interrupciones del espacio aéreo, ciberataques o un aumento de las fricciones que afecten al flujo de mercancías y provoquen más retrasos en la cadena de suministro en el mantenimiento de aviones, especialmente en lo que respecta a motores y componentes;
- los planes de expansión de los aeropuertos de Londres, incluidos Heathrow y Gatwick, cuyos costes derivados de proyectos de infraestructura ineficientes repercuten en el tráfico y la red, así como en las decisiones sobre crecimiento y flota;
- los costes de las obligaciones relativas al uso de combustible de aviación sintético sostenible y los regímenes de emisiones de carbono, así como la distorsión competitiva que ello conlleva; y
- la gestión de la base de costes y cualquier efecto inflacionario nuevo, y la aceleración de la adopción de la IA y el cambio transformacional.

Cuando se han requerido medidas adicionales, el Consejo ha considerado posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes que abordarían dichos riesgos o los asumirían dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo.

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - GRUPO

	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2026	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Pasajeros transportados (miles)	26.394	26.178	0,8 %
Atlántico Norte	2.594	2.588	0,2 %
Latinoamérica y Caribe	1.990	1.928	3,2 %
Europa	12.983	12.973	0,1 %
Doméstico (España y Reino Unido)	6.799	6.731	1,0 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	1.663	1.656	0,4 %
Asia-Pacífico	365	302	20,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	66.813	65.417	2,1 %
Atlántico Norte	17.328	17.293	0,2 %
Latinoamérica y Caribe	16.258	15.637	4,0 %
Europa	14.950	15.001	(0,3)%
Doméstico (España y Reino Unido)	5.732	5.664	1,2 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	9.006	8.889	1,3 %
Asia-Pacífico	3.539	2.933	20,7 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	79.317	79.134	0,2 %
Atlántico Norte	21.914	22.013	(0,4)%
Latinoamérica y Caribe	18.112	17.782	1,9 %
Europa	18.134	18.429	(1,6)%
Doméstico (España y Reino Unido)	6.489	6.652	(2,5)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	10.666	10.904	(2,2)%
Asia-Pacífico	4.002	3.354	19,3 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	84,2	82,7	1,5
Atlántico Norte	79,1	78,6	0,5
Latinoamérica y Caribe	89,8	87,9	1,9
Europa	82,4	81,4	1,0
Doméstico (España y Reino Unido)	88,3	85,1	3,2
África, Oriente Medio y Sur de Asia	84,4	81,5	2,9
Asia-Pacífico	88,4	87,4	1,0
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	1.207	1.308	(7,7)%

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2026	2025	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Aer Lingus			
Pasajeros transportados (miles)	2.165	2.141	1,1 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	5.051	4.891	3,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	6.795	6.495	4,6 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	74,3	75,3	(1,0)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	34	38	(10,5)%
British Airways			
Pasajeros transportados (miles)	10.236	9.970	2,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	33.597	32.894	2,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	41.045	41.170	(0,3)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	81,9	79,9	2,0 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	850	942	(9,8)%
Iberia			
Pasajeros transportados (miles)	5.876	6.069	(3,2)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	18.241	18.136	0,6 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	20.577	20.803	(1,1)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	88,6	87,2	1,4 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	311	316	(1,6)%
LEVEL			
Pasajeros transportados (miles)	201	159	26,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	1.774	1.434	23,7 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	1.939	1.533	26,5 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	91,5	93,5	(2,0)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	12	12	- %
Vueling			
Pasajeros transportados (miles)	7.916	7.839	1,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	8.150	8.062	1,1 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	8.961	9.133	(1,9)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/variación ptos	90,9	88,3	2,6 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	n/a	n/a	n/a

DEFINICIÓN Y CONCILIACIÓN DE LAS MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de medidas alternativas de rendimiento ("MAR"), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estas medidas, que no están definidas en el marco de las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), deben considerarse adicionales a las medidas de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por los organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de las medidas de denominación similar presentadas por otras compañías. Se utilizan para medir el resultado de la estrategia del Grupo basado en los imperativos estratégicos del Grupo de: fortalecer nuestro *core*; impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital; y operar dentro de un marco financiero y de sostenibilidad reforzado.

Durante el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2026, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025.

A continuación, figura la definición de cada MAR, así como una conciliación con la medida más cercana conforme a las NIIF.

a Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión del Consejo y de la dirección, deben presentarse de forma separada por su tamaño o incidencia para complementar la comprensión de los resultados financieros de la entidad. El Comité de Dirección del Grupo emplea los resultados financieros antes de partidas excepcionales para evaluar el rendimiento operativo y para la toma de decisiones estratégicas, financieras y operativas, y externamente analistas de valores e inversores los utilizan de forma amplia para evaluar el rendimiento del Grupo entre periodos contables y frente a otras compañías.

No se han registrado partidas excepcionales durante los trimestres finalizados el 31 de marzo de 2026 y el 31 de marzo de 2025.

b Beneficio ajustado por acción ^(ICR)

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

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo	
	2026	2025
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	301	176
Partidas excepcionales	-	-
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales	301	176
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	(121)	(56)
Beneficio ajustado	180	120
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	4.624	4.821
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	4.962	5.175
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	6,5	3,7
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	6,5	3,7
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	3,6	2,3

c Costes de propiedad

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

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo	
	2026	2025
Depreciación, amortización y deterioro	672	618
Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material	3	(6)
Costes de propiedad	675	612

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

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

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

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

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

Millones de euros	A 31 de marzo de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Deuda bruta: Deudas financieras remuneradas a largo plazo	14.244	14.267
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.102	7.421
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	959	898
Deuda neta	4.183	5.948
Beneficio de explotación	5.177	5.024
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.682	2.628
EBITDA	7.859	7.652
Más: Partidas excepcionales	-	-
EBITDA antes de partidas excepcionales	7.859	7.652
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,8	1,9
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	0,5	0,8

e Resultados a tipos de cambio constantes

Los movimientos en los tipos de cambio de divisas extranjeras afectan a los resultados financieros del Grupo. El Consejo y el Comité de Dirección de IAG analizan los resultados, incluidos los ingresos y los gastos de explotación, a tipos de cambio constantes. Estas medidas financieras se calculan a tipos de cambio constantes realizando una nueva conversión de los resultados del ejercicio actual del Grupo a los tipos de cambio del ejercicio anterior. Aunque el Consejo y el Comité de Dirección no creen que estas medidas sustituyan a las medidas según las NIIF, el Consejo y el Comité de Dirección sí creen que estos resultados excluyendo el efecto de las fluctuaciones interanuales de los tipos de cambio aportan información adicional útil a los inversores sobre los resultados de explotación del Grupo a tipos de cambio constantes. Por lo tanto, las medidas financieras a tipos de cambio constantes que aparecen en el Análisis financiero del Grupo deberían considerarse junto con la información suministrada en los estados financieros del Grupo.

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables:

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Media para el trimestre finalizado el 31 de marzo		Cierre a 31 de marzo	Cierre a 31 de diciembre
	2026	2025	2026	2025
Libra esterlina a euro	1,15	1,20	1,16	1,14
Euro a dólar estadounidense	1,17	1,04	1,16	1,17
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,34	1,25	1,34	1,34

f Liquidez

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

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

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

Millones de euros	A 31 de marzo de 2026	A 31 de diciembre de 2025
Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.102	7.421
Depósitos remunerados a corto plazo	959	898
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	2.657	2.616
Descubiertos y otras líneas de crédito	13	13
Liquidez total	12.731	10.948