Resultados de IAG correspondientes al tercer trimestre de 2026

Sólido rendimiento de los ingresos. Se mantienen las previsiones del margen de explotación para el ejercicio completo

Luis Gallego, consejero delegado de IAG, señaló:

"Reportamos otro trimestre resiliente. El sólido rendimiento de los *yields* en todos nuestros mercados refleja la fuerte demanda continuada de viajes de nuestras marcas. Hemos alcanzado un margen de explotación antes de partidas excepcionales del 17,7 % en el trimestre, a pesar del precio elevado del combustible y una serie de eventos puntuales que han provocado disrupciones, lo que demuestra claramente la calidad de nuestro negocio.

Gracias a nuestra significativa generación de flujo de caja libre, respaldada por un balance muy sólido, mantenemos el compromiso con nuestros accionistas: hemos anunciado un aumento del 10 % del dividendo a cuenta por acción y hemos iniciado el último tramo de nuestro programa de recompra de acciones por valor de 1.500 millones de euros.

Como resultado de las acciones que hemos tomado, las perspectivas tanto para el resto del año como para el inicio del próximo, son positivas. Estamos bien encaminados para alcanzar un margen de explotación antes de partidas excepcionales para el año completo de al menos el 12 %, dentro de nuestro rango objetivo a través del ciclo, y proporcionar retornos adicionales a nuestros accionistas."

Aspectos destacados

- Fuerte crecimiento de los ingresos, impulsado por los *yields* de largo radio en todos nuestros mercados principales. Sólido rendimiento en el Atlántico Norte y el Atlántico Sur. Las tendencias positivas de los ingresos continúan en el cuarto trimestre y en 2027.
- Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales resiliente en el tercer trimestre, de 1.726 millones de euros, con un margen de explotación del 17,7 %. La fortaleza de los precios se vio contrarrestada por una menor capacidad, por el impacto de los eventos puntuales que han provocado disrupciones y, en particular, por el aumento de los precios del combustible de aviación.
- Todas nuestras aerolíneas han obtenido buenos resultados en el trimestre, con márgenes de explotación individuales de entre el 14,4 % y el 23,8 %.
- IAG Loyalty sigue aumentando su beneficio, lo que pone de manifiesto la calidad y el valor de este negocio para el Grupo.
- Tomamos medidas para mantener una elevada rentabilidad y un flujo de caja libre fuerte mediante una asignación disciplinada de la capacidad, el crecimiento de los ingresos y el ahorro de costes.
- Balance muy sólido: apalancamiento neto de 0,6 veces a 30 de septiembre de 2026.
- Aumento del 10 % en el dividendo a cuenta hasta 0,053 euros por acción (2025: 0,048 euros por acción).
- Ha comenzado el último tramo, de 500 millones de euros, del programa de recompra de acciones por valor de 1.500 millones de euros; está previsto que finalice a finales de febrero de 2027.
- Estamos encaminados a conseguir otro año de márgenes de explotación, beneficios, flujo de caja libre y retornos para los accionistas de primera clase.

Desempeño financiero del tercer trimestre

- Los ingresos del tercer trimestre aumentaron un 4,5 %, hasta los 9.744 millones de euros. Los Ingresos de pasajeros aumentaron un 3,8 % y los Ingresos de carga, un 3,9 %, ya que nos centramos en el tráfico y los precios *premium.* La partida de Otros ingresos aumentó un 11,3 %, ya que IAG Loyalty registró otro buen trimestre de crecimiento.
- Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 3,4 %, afectados por las disrupciones del trimestre, incluidas importantes interrupciones del control del tráfico aéreo, que se mitigaron en parte por el beneficio continuado de las iniciativas de transformación para la reducción de costes. Nuestro gasto de combustible total aumentó un 30,4 % en el tercer trimestre, neto del beneficio por las coberturas.
- IAG Loyalty aumentó su beneficio un 8 %, hasta los 152 millones de libras esterlinas, con un margen del 18,9 %.
- El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales en el tercer trimestre disminuyó hasta los 1.726 millones de euros (2025: 2.053 millones de euros), ya que el crecimiento de los ingresos no fue suficiente para compensar el impacto de las disrupciones y de los elevados precios del combustible. Nuestro margen de explotación antes de partidas excepcionales en lo que va de año (periodo de nueve meses), del 13,5 %, pone de manifiesto la calidad y la resiliencia de nuestra compañía.

Negocio

- Hemos aumentado los ingresos unitarios en todos nuestros mercados geográficos, respaldados por la fuerte demanda de viajes y el atractivo de nuestros programas de vuelos, nuestra red y nuestras marcas de aerolíneas.
- El Atlántico Norte ha mostrado una especial fortaleza en el trimestre, con un aumento de los ingresos unitarios del 11,0 % y una capacidad prácticamente estable (0,2 %). Todas nuestras aerolíneas registraron ingresos unitarios positivos. British Airways aumentó su capacidad un 2,2 % y sus ingresos unitarios un 12,0 % (un 12,6 % a tipos de cambio constantes). Iberia sigue registrando un crecimiento rentable gracias a sus A321XLR, con un aumento de los AKO del 11,5 % y de los ingresos unitarios del 4,2 %. Aer Lingus aumentó su capacidad en el Atlántico Norte un 1,1 % y sus ingresos unitarios un 0,7 %.
- El Atlántico Sur sigue registrando buenos resultados, ya que la fuerte demanda actual ha propiciado un aumento de los ingresos unitarios del 2,3 %, con un crecimiento de su capacidad del 5,4 %. Iberia aumentó su capacidad en un 4,8 % (incluidas sus nuevas rutas XLR a Fortaleza y Recife) y los ingresos unitarios aumentaron un 1,9 %, mientras que British Airways también incrementó sus ingresos unitarios en un 5,0 %, con un crecimiento de su capacidad del 2,8 %.
- El mercado europeo ha sido más complicado debido al elevado crecimiento de la capacidad de la competencia. Hemos reducido la capacidad un 1,2 %, principalmente en Iberia y Vueling, para proteger la rentabilidad. Vueling redujo su capacidad un 5,2 %, pero aumentó sus ingresos unitarios un 1,2 %, mientras que Iberia redujo su capacidad un 3,0 % y sus ingresos unitarios disminuyeron un 1,6 %. British Airways ha vuelto a obtener buenos resultados, con un aumento de la capacidad del 1,0 % y de los ingresos unitarios del 2,5 %, lo que refleja la fortaleza de su marca y de su posicionamiento.
- El mercado doméstico español también ha sido competitivo y nuestras aerolíneas han obtenido resultados relativamente buenos gracias a sus sólidas posiciones en sus mercados principales. Vueling aumentó su capacidad un 7,3 % en sus mercados principales. Iberia aumentó su capacidad un 18,1 % al reasignar capacidad de Oriente Medio, lo que ejerció presión sobre los *yields*, debido principalmente a una ventana de venta mucho más reducida. Los ingresos unitarios totales en la región se mantuvieron prácticamente estables, con un aumento del 0,1 %.
- Nuestro desempeño comercial en el resto del mundo fue sólido. En la región de África, Oriente Medio y Sur de Asia, la capacidad disminuyó un 19,0 %, ya que dejamos de operar vuelos a numerosos destinos del Golfo. British Airways, en particular, se ha visto afectada por las dificultades para reasignar aviones y tripulaciones, lo que ha repercutido tanto en el beneficio absoluto como en la rentabilidad. Los ingresos unitarios en la región de África, Oriente Medio y Sur de Asia aumentaron un 13,2 %, favorecidos por los clientes de negocios que ahora vuelan desde Norteamérica vía Londres. En Asia-Pacífico, la capacidad aumentó un 9,3 % debido a los cambios en la red para atender al tráfico que ya no vuela vía Oriente Medio, y la fuerte demanda impulsó un aumento de los ingresos unitarios del 3,8 %.

Por región:

Trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2026	**Proporción de AKO totales en 2026**	AKO incr./(dism.) vs. 2025	**Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)**	Coeficiente de ocupación de pasajeros incr./(dism.) vs. 2025	Ingresos de pasajeros/AKO incr./(dism.) vs. 2025[1]
Atlántico Norte	**32,0 %**	0,2 %	**85,0**	(1,7)ptos	11,0 %
Latinoamérica y Caribe	**18,7 %**	5,4 %	**89,5**	(1,1)ptos	2,3 %
Europa	**27,8 %**	(1,2)%	**89,6**	0,7 ptos	2,3 %
Doméstico (España y Reino Unido)	**8,6 %**	9,7 %	**92,2**	(0,2)ptos	0,1 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	**8,6 %**	(19,0)%	**86,8**	0,2 ptos	13,2 %
Asia-Pacífico	**4,3 %**	9,3 %	**88,7**	(2,9)ptos	3,8 %
Total red	**100,0 %**	**(0,2)%**	**88,0**	**(0,6) ptos**	**4,1 %**

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 los reglamentos EC261 y UK261 y el efecto de las hipótesis por billetes no utilizados.

Cumpliendo con nuestros accionistas

Anunciamos un dividendo a cuenta de 0,053 euros por acción, un aumento interanual del 10 %, que refleja un incremento del importe del pago aproximadamente en consonancia con la inflación, así como el beneficio del programa de recompra de acciones. Tal y como anunciamos el año pasado, seguimos esperando pagar alrededor de la mitad de nuestro dividendo anual total como dividendo a cuenta y alrededor de la mitad como dividendo complementario.

También hemos iniciado el último tramo, de 500 millones de euros, de nuestro programa de recompra de acciones por valor de 1.500 millones de euros, que está previsto que finalice en febrero de 2027, antes del anuncio de nuestros resultados del ejercicio completo de 2026.

Perspectivas

- Fortaleza comercial: seguimos registrando sólidos *yields* de pasajeros y crecimiento de los ingresos, liderados por nuestro negocio de largo radio, lo que demuestra el atractivo de nuestra red y de nuestras marcas. Seguimos previendo un buen crecimiento de los ingresos, ya que el 85 % de las reservas previstas para el cuarto trimestre ya están garantizadas. Las reservas para el primer trimestre de 2027 se presentan actualmente muy sólidas.
- Resiliencia pese a las adversidades a corto plazo sobre la rentabilidad: el significativo aumento del coste del combustible y las disrupciones operativas redujeron la rentabilidad del tercer trimestre al 17,7 %. Seguimos esperando alcanzar un margen de explotación antes de partidas excepcionales en el ejercicio completo de 2026 de, al menos, el 12 %, dentro de nuestro rango objetivo a través del ciclo del 12 % al 15 %, lo que demuestra la calidad de los negocios del Grupo y la resiliencia de nuestras fuentes de beneficios.
- Fortaleza financiera: nuestro sólido balance, con un apalancamiento neto de 0,6 veces a 30 de septiembre de 2026, y un significativo flujo de caja libre respaldan la remuneración continuada al accionista, incluidos el dividendo a cuenta y el programa de recompra de acciones en curso por valor de 1.500 millones de euros, así como los dividendos y las devoluciones de exceso de efectivo futuros previstos.

Hipótesis de modelización para el ejercicio completo de 2026

- Actualmente se prevé que la capacidad (AKO) del ejercicio completo sea ligeramente inferior a la del ejercicio 2025, debido a la ausencia de capacidad en Oriente Medio, al impacto de las disrupciones registradas hasta la fecha en nuestras aerolíneas y a nuestra gestión disciplinada y proactiva de la capacidad, ya que nos centramos en los vuelos rentables en un cuarto trimestre estacionalmente más tranquilo.
- Ahora prevemos que los costes unitarios excluido el combustible del ejercicio completo de 2026 aumenten alrededor de un 1 %, como consecuencia del impacto de las disrupciones en el Grupo durante los últimos meses, así como del efecto de una capacidad operada inferior a la prevista.
- Se espera que el coste total del combustible para el ejercicio completo sea de 8.900 millones de euros, según la curva de combustible de aviación y los tipos de cambio a 3 de noviembre de 2026. Actualmente tenemos cubierto el 45 % para 2027.
- Ahora se espera que la inversión en inmovilizado del ejercicio completo de 2026 sea de 3.100 millones de euros. En este momento esperamos la entrega de 12 aviones en 2026 (frente a los 16 indicados en los resultados semestrales), debido al retraso en la entrega de tres Boeing 737 de Vueling y de un Airbus A321neo de British Airways.

Resumen financiero:

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
Resultados publicados (millones de euros)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos totales	**25.808**	25.234	2,3 %	**9.744**	9.328	4,5 %
Beneficio de explotación	**3.334**	3.931	(15,2)%	**1.726**	2.053	(15,9)%
Beneficio después de impuestos	**2.264**	2.703	(16,2)%	**1.231**	1.402	(12,2)%
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	**50,6**	57,2	(11,5)%			
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados[1]	**9.651**	8.319	1.332			
Deudas financieras[1]	**13.871**	14.267	(396)			

Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	**25.808**	25.234	2,3 %	**9.744**	9.328	4,5 %
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	**3.483**	3.931	(11,4)%	**1.726**	2.053	(15,9)%
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	**13,5 %**	15,6 %	(2,1)ptos	**17,7 %**	22,0 %	(4,3)ptos
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales[2]	**2.377**	2.703	(12,1)%	**1.231**	1.402	(12,2)%
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	**50,4**	55,5	(9,2)%			
Deuda neta[1]	**4.220**	5.948	(1.728)			
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)[1]	**0,6**	0,8	(0,2)			
Liquidez total[1,3]	**12.490**	10.948	1.542			

Indicadores operativos	**2026**	2025	Incr./ (dism.)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	**265.131**	265.587	(0,2)%	**95.331**	95.537	(0,2)%
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	**8,55**	8,30	3,0 %	**9,00**	8,65	4,1 %
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	**6,01**	5,99	0,3 %	**5,85**	5,65	3,4 %

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 17.

1 Las cifras comparativas del periodo anterior son a 31 de diciembre de 2025.
2 Las partidas excepcionales en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2026 (2025: no hubo partidas excepcionales) están relacionadas con costes de reestructuración incluidos en los gastos de personal, como se explica en el Análisis financiero y en la sección de Definición y conciliación de las medidas alternativas de rendimiento.
3 La liquidez total comprende el Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y específicas para aviones concedidas y no dispuestas.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

Estas declaraciones prospectivas suelen contener palabras tales como "espera", "cree", "puede", "será", "podría", "debería", "sería", "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 sea obligatorio hacerlo por leyes, normas aplicables o por el reglamento de las bolsas en que cotizan sus valores, el Grupo no se obliga ni compromete a publicar actualizaciones, revisiones o correcciones de ninguna de las declaraciones de carácter prospectivo contenidas en el presente anuncio con el fin de reflejar cambios en las expectativas del Grupo o cambios en los hechos, las condiciones, las hipótesis o las circunstancias en los que se basen tales declaraciones.

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

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

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

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

Medidas alternativas de rendimiento:

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

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

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2026	2025	Incr./ (dism.)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	**22.662**	22.034	2,9 %	**8.580**	8.263	3,8 %
Ingresos de carga	**864**	912	(5,3)%	**294**	283	3,9 %
Otros ingresos	**2.282**	2.288	(0,3)%	**870**	782	11,3 %
Ingresos totales	**25.808**	25.234	2,3 %	**9.744**	9.328	4,5 %
Gastos de personal	**5.159**	4.891	5,5 %	**1.705**	1.659	2,8 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	**6.400**	5.397	18,6 %	**2.444**	1.874	30,4 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	**3.219**	3.319	(3,0)%	**1.219**	1.205	1,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	**1.951**	1.895	3,0 %	**715**	694	3,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	**2.038**	2.252	(9,5)%	**697**	672	3,7 %
Propiedad, TI y otros gastos	**861**	853	0,9 %	**289**	281	2,8 %
Gastos comerciales	**796**	798	(0,3)%	**268**	225	19,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	**2.073**	1.920	8,0 %	**707**	663	6,6 %
Pérdida neta por venta de inmovilizado material	**1**	1	– %	**3**	3	– %
Diferencias de cambio	**(24)**	(23)	4,3 %	**(29)**	(1)	nm
Gastos totales de explotación	**22.474**	21.303	5,5 %	**8.018**	7.275	10,2 %
Beneficio de explotación	**3.334**	3.931	(15,2)%	**1.726**	2.053	(15,9)%
Gastos financieros	**(598)**	(631)	(5,2)%	**(198)**	(200)	(1,0)%
Ingresos financieros	**193**	217	(11,1)%	**65**	62	4,8 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	**54**	(135)	nm	**–**	(65)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	**84**	63	33,3 %	**29**	21	38,1 %
(Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera	**(73)**	320	nm	**(12)**	(16)	(25,0)%
Otros ingresos/(gastos) no operativos	**51**	(150)	nm	**18**	14	28,6 %
Gastos totales no operativos netos	**(289)**	(316)	(8,5)%	**(98)**	(184)	(46,7)%
Beneficio antes de impuestos	**3.045**	3.615	(15,8)%	**1.628**	1.869	(12,9)%
Impuestos	**(781)**	(912)	(14,4)%	**(397)**	(467)	(15,0)%
Beneficio después de impuestos del periodo	**2.264**	2.703	(16,2)%	**1.231**	1.402	(12,2)%

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.

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
Millones de euros	**2026**	2025	Incr./ (dism.)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	**22.662**	22.034	2,9 %	**8.580**	8.263	3,8 %
Ingresos de carga	**864**	912	(5,3)%	**294**	283	3,9 %
Otros ingresos	**2.282**	2.288	(0,3)%	**870**	782	11,3 %
Ingresos totales	**25.808**	25.234	2,3 %	**9.744**	9.328	4,5 %
Gastos de personal	**5.010**	4.891	2,4 %	**1.705**	1.659	2,8 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	**6.400**	5.397	18,6 %	**2.444**	1.874	30,4 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	**3.219**	3.319	(3,0)%	**1.219**	1.205	1,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	**1.951**	1.895	3,0 %	**715**	694	3,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	**2.038**	2.252	(9,5)%	**697**	672	3,7 %
Propiedad, TI y otros gastos	**861**	853	0,9 %	**289**	281	2,8 %
Gastos comerciales	**796**	798	(0,3)%	**268**	225	19,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	**2.073**	1.920	8,0 %	**707**	663	6,6 %
Pérdida neta por venta de inmovilizado material	**1**	1	– %	**3**	3	– %
Diferencias de cambio	**(24)**	(23)	4,3 %	**(29)**	(1)	nm
Gastos totales de explotación	**22.325**	21.303	4,8 %	**8.018**	7.275	10,2 %
Beneficio de explotación	**3.483**	3.931	(11,4)%	**1.726**	2.053	(15,9)%
Gastos financieros	**(598)**	(631)	(5,2)%	**(198)**	(200)	(1,0)%
Ingresos financieros	**193**	217	(11,1)%	**65**	62	4,8 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	**54**	(135)	nm	**–**	(65)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	**84**	63	33,3 %	**29**	21	38,1 %
(Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera	**(73)**	320	nm	**(12)**	(16)	(25,0)%
Otros ingresos/(gastos) no operativos	**51**	(150)	nm	**18**	14	28,6 %
Gastos totales no operativos netos	**(289)**	(316)	(8,5)%	**(98)**	(184)	(46,7)%
Beneficio antes de impuestos	**3.194**	3.615	(11,6)%	**1.628**	1.869	(12,9)%
Impuestos	**(817)**	(912)	(10,4)%	**(397)**	(467)	(15,0)%
Beneficio después de impuestos del periodo	**2.377**	2.703	(12,1)%	**1.231**	1.402	(12,2)%

Indicadores operativos	**2026**	2025	Incr./ (dism.)	**2026**	2025	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	**265.131**	265.587	(0,2)%	**95.331**	95.537	(0,2)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	**228.218**	227.748	0,2 %	**83.937**	84.674	(0,9)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	**86,1**	85,8	0,3 ptos	**88,0**	88,6	(0,6)ptos
Número de pasajeros (miles)	**92.590**	92.389	0,2 %	**34.655**	34.587	0,2 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	**3.378**	3.875	(12,8)%	**1.101**	1.279	(13,9)%
Despegues	**561.701**	565.369	(0,6)%	**203.540**	202.737	0,4 %
Horas bloque (horas)	**1.772.718**	1.762.138	0,6 %	**643.630**	639.669	0,6 %
Aviones en servicio	**630**	625	0,8 %	**n/a**	n/a	n/a
Ingresos de pasajeros/PKT (céntimos de €)	**9,93**	9,67	2,6 %	**10,22**	9,76	4,7 %
Ingresos de pasajeros/AKO (céntimos de €)	**8,55**	8,30	3,0 %	**9,00**	8,65	4,1 %
Ingresos de carga/TKT (céntimos de €)	**25,58**	23,54	8,7 %	**26,70**	22,13	20,7 %
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	**2,41**	2,03	18,8 %	**2,56**	1,96	30,7 %
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	**6,01**	5,99	0,3 %	**5,85**	5,65	3,4 %
Coste total/AKO (céntimos de €)	**8,42**	8,02	5,0 %	**8,41**	7,61	10,5 %

ANÁLISIS FINANCIERO correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2026

Capacidad de IAG

En los primeros nueve meses de 2026, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados ("AKO"), disminuyó un 0,2 % con respecto al mismo periodo de 2025. La capacidad operada fue inferior a la prevista inicialmente, que apuntaba a un crecimiento del 3 % aproximadamente; esta reducción se debió a las cancelaciones provocadas por el conflicto en Oriente Medio, así como a la falta de disponibilidad de aviones por cuestiones relacionadas con los motores y a las disrupciones relacionadas con el control del tráfico aéreo, incluidas las provocadas por los servicios nacionales de tráfico aéreo de Reino Unido ("NATS", por sus siglas en inglés).

Capacidad operada por aerolínea

Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	**AKO incr./(dism.) vs. 2025**	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coeficiente de ocupación de pasajeros Incr./(dism.) vs. 2025
Aer Lingus	**1,7 %**	79,7	(1,1)ptos
British Airways	**(1,2)%**	84,5	0,7 ptos
Iberia	**2,4 %**	88,3	(0,3)ptos
LEVEL	**(4,5)%**	92,8	(0,5)ptos
Vueling	**(1,7)%**	91,9	1,4 ptos
Grupo	**(0,2)%**	**86,1**	**0,3 ptos**

El conflicto en Oriente Medio, especialmente a partir del 28 de febrero de 2026, llevó a las aerolíneas del Grupo a suspender rápidamente los vuelos a destinos de la zona directamente afectada, entre los que se incluyen: Abu Dabi, Amán, Baréin, Doha, Dubái y Tel Aviv, y a suspender los vuelos a Yeda a partir del 24 de abril. Oriente Medio representa aproximadamente el 3 % de la capacidad de las aerolíneas del Grupo. British Airways reasignó la capacidad a destinos del Sur de Asia, África y Asia-Pacífico, incluidas frecuencias adicionales a destinos como Bangkok, Bangalore, Deli, Malé (Maldivas), Nairobi y Singapur. Iberia reasignó la capacidad con destinos previamente en Oriente Medio a Japón, Latinoamérica, el Atlántico Norte y las islas españolas. En los últimos meses, el Grupo ha elaborado diversos planes para reanudar los vuelos a destinos de Oriente Medio, con un horario más reducido que el anterior; sin embargo, la persistencia del conflicto en la región ha provocado que el restablecimiento de la capacidad se haya pospuesto o se haya llevado a cabo a una escala menor de lo previsto. Como consecuencia de estos retrasos, siempre que ha sido posible, el Grupo ha reasignado la capacidad a destinos alternativos en otras regiones, en función de la demanda.

Capacidad operada por región

Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	**Proporción de AKO totales en 2026**	AKO incr./(dism.) vs. 2025	**Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)**	Incr./(dism.) vs. 2025	Ingresos de pasajeros/AKO incr./(dism.) vs. 2025[1]
Atlántico Norte	**31,1 %**	1,0 %	**82,9**	(0,6)ptos	5,1 %
Latinoamérica y el Caribe	**20,0 %**	4,1 %	**88,9**	(0,1)ptos	1,9 %
Europa	**25,8 %**	(2,2)%	**86,6**	1,0 ptos	1,7 %
Doméstico (España y Reino Unido)	**8,4 %**	4,9 %	**90,4**	1,1 ptos	5,1 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	**10,1 %**	(12,5)%	**84,6**	1,5 ptos	7,7 %
Asia-Pacífico	**4,6 %**	8,2 %	**87,6**	(1,1)ptos	6,8 %
Total red	**100,0 %**	**(0,2)%**	**86,1**	**0,3 ptos**	**3,0 %**

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 los reglamentos EC261 y UK261 y el efecto de las hipótesis por billetes no utilizados.

La capacidad por región correspondiente al tercer trimestre se incluye en la sección de Negocio, que figura anteriormente en este informe.

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 acogiéndose 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 a los primeros nueve meses de 2026 frente a los primeros nueve meses de 2025 según los resultados publicados (incluidas las partidas excepcionales).

Resumen

Resultados publicados Millones de euros	**2026**	2025	Incr./(dism.)
Beneficio de explotación	**3.334**	3.931	(597)
Beneficio antes de impuestos	**3.045**	3.615	(570)
Beneficio después de impuestos	**2.264**	2.703	(439)

El Beneficio de explotación del Grupo en los primeros nueve meses disminuyó en 597 millones de euros con respecto a los primeros nueve meses de 2025, incluidos los gastos de reestructuración excepcionales de 149 millones de euros en 2026 que se detallan a continuación. El Beneficio de explotación sufrió el efecto negativo del aumento significativo en los precios del combustible de aviación de marzo en adelante, aunque el efecto se mitigó parcialmente por la política de coberturas del Grupo, junto con las medidas adoptadas en materia de ingresos y costes. El Beneficio de explotación también se vio afectado por el efecto adverso de los tipos de cambio, que ascendió a 82 millones de euros frente a los primeros nueve meses de 2025.

Resumen de partidas excepcionales

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

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

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	**2026**	2025	Incr./(dism.)
Beneficio de explotación	**3.483**	3.931	(448)
Beneficio antes de impuestos	**3.194**	3.615	(421)
Beneficio después de impuestos	**2.377**	2.703	(326)

El margen de explotación antes de partidas excepcionales de los primeros nueve meses fue del 13,5 %, 2,1 puntos menor al de 2025.

Ingresos

Millones de euros	**2026**	Incr./(dism.) (%)	Incr./(dism.)
Ingresos de pasajeros	**22.662**	2,9 %	628
Ingresos de carga	**864**	(5,3)%	(48)
Otros ingresos	**2.282**	(0,3)%	(6)
Ingresos totales	**25.808**	2,3 %	574

Ingresos de pasajeros

El aumento de los ingresos de pasajeros, de 628 millones de euros, o un 2,9 %, fue debido a un incremento de los *yields*, medidos como ingresos de pasajeros por pasajeros-kilómetro transportados (PKT), que aumentaron un 2,6 %, y a un mayor coeficiente de ocupación de pasajeros, que fue un 0,3 puntos superior al de los primeros nueve meses de 2025. Los ingresos unitarios de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por AKO ("PRASK", por sus siglas en inglés), aumentaron un 3,0 %. Los PRASK de los primeros nueve meses se vieron afectados negativamente por las variaciones de los tipos de cambio de 534 millones de euros, debido al impacto de las conversiones de una libra esterlina más débil frente al euro, junto con un dólar estadounidense más débil que a principios de 2025; a tipos de cambio constantes, los PRASK aumentaron un 5,4 %.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 864 millones de euros, fueron 48 millones de euros inferiores a los de 2025. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 12,8 % menores a los de los primeros nueve meses del año anterior, mientras que los *yields* de carga, medidos como ingresos de carga por toneladas-kilómetro transportadas, aumentaron un 8,7 %. La capacidad de carga siguió viéndose afectada por las disrupciones en Oriente Medio y la cancelación de la capacidad de aviones de carga de largo radio de terceros, lo que redujo los volúmenes, especialmente procedentes de Asia-Pacífico. El efecto fue compensado en parte por los ahorros en costes de explotación, los aumentos de precios relacionados con el combustible y el enfoque continuado en el tráfico de carga *premium* y de mayor rentabilidad. Los resultados del tercer trimestre experimentaron una mejora, con un aumento de los *yields* en la India y la región de Asia-Pacífico, gracias a la resiliencia de la demanda *premium* y de productos especializados. IAG Cargo siguió ampliando su recientemente iniciado negocio conjunto de carga global (*Global Cargo Joint Business*) con Qatar Airways Cargo y MASkargo, de Malaysian Airlines, reforzando así su propuesta de red a largo plazo y su oferta comercial.

Otros ingresos

La partida de Otros ingresos, de 2.282 millones de euros, disminuyó 6 millones de euros frente a los primeros nueve meses de 2025. Esta reducción se debió a un cambio contractual en la forma de imputar a los clientes el coste de determinados componentes relacionados con las actividades de mantenimiento, reparación y revisión ("MRO", por sus siglas en inglés) llevadas a cabo por la división de MRO de Iberia: anteriormente, dichos costes se incluían en los contratos de MRO de Iberia, pero ahora el fabricante los factura directamente a los clientes de MRO de Iberia, lo que reduce los ingresos y los gastos de mantenimiento de MRO de Iberia en la misma medida. Los ingresos del negocio de MRO están denominados principalmente en dólares estadounidenses, por lo que también se vieron afectados negativamente por los tipos de cambio. Excluido el efecto de los cambios en los contratos y de los tipos de cambio, el negocio de MRO generó un aumento de los ingresos. Los ingresos por programas de fidelización siguieron registrando un fuerte crecimiento, especialmente procedente de socios no aéreos; sin embargo, los ingresos del Grupo por servicios de vacaciones y hoteles descendieron en 32 millones de euros, lo que incluye un impacto adverso derivado del conflicto en Oriente Medio.

Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación en los primeros nueve meses aumentaron de 21.303 millones de euros en 2025 a 22.474 millones de euros en 2026, incluidos los gastos excepcionales por reestructuración de 149 millones de euros y tras el efecto favorable de los tipos de cambio de 566 millones de euros, relacionado con el impacto de las conversiones de una libra esterlina más débil frente al euro, junto con un dólar estadounidense más débil. El aumento de los gastos de explotación se debió principalmente al incremento de los gastos de combustible, que se detalla más adelante, junto con el impacto de los aumentos salariales y de los gastos de personal excepcionales por restructuración, los aumentos inflacionarios en los gastos asociados a proveedores y la inversión del Grupo en nueva flota y productos; dicho impacto se mitigó parcialmente por las iniciativas de transformación e innovación del Grupo. Los gastos unitarios de explotación se vieron afectados por las disrupciones y las reducciones de capacidad a corto plazo, y los costes unitarios excluido el combustible a tipos de cambio constantes durante el periodo de nueve meses fueron aproximadamente un 1 % superiores a lo previsto inicialmente.

Gastos de personal

Millones de euros	2026	Incr./(dism.) (%)	Incr./(dism.)
Gastos de personal	**5.159**	5,5 %	268
Gastos de personal/AKO, céntimos de €	**1,89**	2,6 %	

El aumento en los gastos de personal de 268 millones de euros o el 5,5 % con respecto a 2025 refleja los gastos excepcionales de reestructuración de 149 millones de euros en British Airways e Iberia mencionados anteriormente, junto con los aumentos salariales y el incremento del número de empleados relacionado con el aumento de capacidad previsto. Los gastos de personal también reflejan el incremento de las cotizaciones del empleador a la Seguridad Social en Reino Unido, que entró en vigor en abril de 2025 y, por lo tanto, solo se reflejó parcialmente en el periodo comparativo de 2025.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2026	Incr./(dism.) (%)	Incr./(dism.)
Gastos de combustible y derechos de emisión	**6.400**	18,6 %	1.003
Gastos de combustible y derechos de emisión/AKO, céntimos de €	**2,41**	18,8 %	

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron 1.003 millones de euros, o un 18,6 %, con respecto a 2025, principalmente debido al aumento significativo de los precios medios del combustible en los mercados de materias primas a partir de finales de febrero de 2026, como consecuencia del conflicto en Oriente Medio y de las disrupciones en el transporte marítimo y las exportaciones de petróleo a través del estrecho de Ormuz. Los gastos de combustible y derechos de emisión se beneficiaron de la depreciación del dólar estadounidense, lo que supuso un efecto favorable de los tipos de cambio de 238 millones de euros en comparación con los primeros nueve meses de 2025. Los contratos de combustible se fijan según diferentes criterios, que representan el precio medio durante un periodo de referencia. Aproximadamente el 60 % del consumo de combustible del Grupo está vinculado a contratos con un periodo de referencia para la fijación de precios correspondiente al mes anterior (o antes) y, aproximadamente, el 40 % se fija a lo largo del mismo mes. El aumento de los precios de las materias primas se contrarrestó parcialmente por el impacto de la política de coberturas de combustible del Grupo, lo que se tradujo en ganancias por coberturas de combustible de 1.252 millones de euros en los primeros nueve meses de 2026.

Coberturas de combustible

El Grupo trata de reducir el impacto de la volatilidad de los precios de las materias primas cubriendo los precios por adelantado. La política de coberturas de combustible del Grupo está diseñada para proporcionar flexibilidad para responder tanto a reducciones significativas e inesperadas de la demanda de viajes o la capacidad como a cambios sustanciales o repentinos en los precios del combustible de aviación. 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, y va acumulando progresivamente posiciones en operaciones de coberturas de combustible de aviación, siempre que sea posible, a medida que se acerca el vencimiento.

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 359 millones de euros, un aumento frente a los 297 millones de euros registrados en los primeros nueve meses de 2025; este aumento de costes incluye el efecto del fin de los derechos de emisión gratuitos en la UE y Reino Unido. El consumo de combustible, las emisiones de carbono y los costes siguen beneficiándose de las inversiones del Grupo en aviones de nueva generación.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2026	Incr./(dism.) (%)	Incr./(dism.)
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	**3.219**	(3,0)%	(100)
Tasas de aterrizaje y de navegación	**1.951**	3,0 %	56
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	**2.038**	(9,5)%	(214)
Propiedad, TI y otros gastos	**861**	0,9 %	8
Gastos comerciales	**796**	(0,3)%	(2)
Diferencias de cambio	**(24)**	4,3 %	(1)
Gastos asociados a proveedores totales	**8.841**	(2,8)%	(253)
Gastos asociados a proveedores/AKO, céntimos de €	**3,33**	(2,6)%	

Los Gastos asociados a proveedores totales disminuyeron en 253 millones de euros, un 2,8 %, hasta los 8.841 millones de euros. Excluyendo el impacto de los 222 millones de euros por el efecto favorable por tipos de cambio, los Gastos asociados a proveedores totales disminuyeron un 0,3 % con respecto a los primeros nueve meses de 2025, y las iniciativas de transformación de costes del Grupo atenuaron los efectos de la inflación. Los tipos de cambio afectan especialmente a los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, la mayoría de los cuales están denominados en dólares estadounidenses; el cambio en las condiciones de los contratos de MRO de Iberia (véase la sección anterior de Otros ingresos) también tuvo un impacto favorable, que, en términos generales, fue neutro, pero que redujo las partidas de Otros ingresos y de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota en la misma cuantía.

Costes de propiedad

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

Millones de euros	2026	Incr./(dism.) (%)	Incr./(dism.)
Depreciación, amortización y deterioro	**2.073**	8,0 %	153
Pérdida neta por venta de inmovilizado material	**1**	– %	–
Costes de propiedad	**2.074**	8,0 %	153
Costes de propiedad/AKO, céntimos de €	**0,78**	8,2 %	

El aumento de la depreciación, amortización y deterioro 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. No se registraron gastos por deterioro en los primeros nueve meses de 2026 ni de 2025.

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 los primeros nueve meses de 2026 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales sufrió un efecto adverso de los tipos de cambio de 82 millones de euros con respecto al mismo periodo de 2025.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

	2026		
Millones de euros Favorable/(adverso)	Efecto de las conversiones	Efecto de las transacciones	**Efecto total de los tipos de cambio**
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(326)	(322)	**(648)**
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	295	271	**566**
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	**(31)**	**(51)**	**(82)**

La variación adversa por tipos de cambio derivada de las conversiones, de 31 millones de euros, se debe a la depreciación de la libra esterlina frente al euro, del 0,9 %, frente a los primeros nueve meses de 2025. El efecto por tipos de cambio derivado de las transacciones también fue adverso en general, con una variación negativa de 51 millones de euros.

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

Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	2026	2025	Incr./(dism.) (%)
£ a €	**1,16**	1,17	(0,9)%
€ a $	**1,16**	1,14	1,8 %
£ a $	**1,34**	1,33	0,8 %

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

Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	**2026**	2025	Incr./(dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas)	**1.493**	1.637	(144)
Aer Lingus (millones de euros)	**108**	250	(142)
Iberia (millones de euros)	**978**	1.074	(96)
Vueling (millones de euros)	**303**	367	(64)
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas)	**391**	332	59

Todas las aerolíneas del Grupo tuvieron un efecto adverso por el encarecimiento del combustible a partir de marzo. Este impacto se contrarrestó parcialmente gracias a la política de coberturas de combustible del Grupo, junto con las medidas adoptadas en materia de ingresos y costes. Se ha observado un aumento de la competencia, sobre todo en las rutas europeas de corto radio y en las rutas del Atlántico Norte desde Dublín, lo que ha afectado a los resultados de Vueling y Aer Lingus, respectivamente. El crecimiento del beneficio de explotación de IAG Loyalty, de 59 millones de libras esterlinas, reflejó el crecimiento del negocio de fidelización, incluido el aumento de las colaboraciones con socios no aéreos, mientras que el negocio de vacaciones registró un descenso con respecto a los primeros nueve meses de 2025, debido principalmente al impacto del conflicto en Oriente Medio.

Gastos totales no operativos netos

Los gastos totales no operativos netos de los primeros nueve meses fueron de 289 millones de euros, frente a gastos de 316 millones de euros en 2025. Los gastos financieros, una vez deducidos los ingresos financieros, se redujeron en 9 millones de euros, debido a la disminución de las deudas financieras, neta de la reducción de los ingresos por intereses, en consonancia con la bajada de los tipos de interés de los depósitos. La variación neta del valor razonable de los instrumentos financieros, de 54 millones de euros, está relacionada con la disminución del valor razonable de los bonos convertibles del Grupo con respecto al 31 de diciembre de 2025 previa a la recompra íntegra de los bonos convertibles durante el periodo. La ligera apreciación del dólar estadounidense a 30 de septiembre de 2026 en comparación con el 31 de diciembre de 2025 dio lugar a un gasto neto por conversión de moneda extranjera de 73 millones de euros en 2026, frente a un ingreso de 320 millones de euros en 2025, que estuvo vinculado al debilitamiento significativo del dólar estadounidense en los primeros nueve meses de 2025. Otros ingresos no operativos por valor de 51 millones de euros se refieren principalmente a contratos de derivados de divisas a los que no se aplica la contabilidad de coberturas.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el beneficio del periodo de nueve meses fue de 781 millones de euros (2025: gasto fiscal de 912 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 26 % (2025: 25 %). La diferencia entre el tipo impositivo efectivo del periodo actual, del 26 %, y el tipo impositivo efectivo del periodo anterior, del 25 %, se debe principalmente a los movimientos respecto a ejercicios anteriores.

IVA de IAG Loyalty

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

El Grupo tiene prevista una vista ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) de Reino Unido durante lo que queda del 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 516 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 122 millones de euros a 30 de septiembre de 2026 y se consignan como un activo contingente.

Los Consejeros consideran que no es probable que se produzca un resultado adverso y, en consecuencia, el Grupo sigue considerando, a 30 de septiembre de 2026 y hasta la fecha de este informe, que el activo no corriente de 516 millones de euros reconocido como resultado del pago a la HMRC es recuperable.

Entregas de aviones y financiación

Número de aviones	**Entregados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2026**	Aviones entregados en 2025 y financiados en el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2026
Airbus A320neo (British Airways)	**3**	1
Airbus A321neo (British Airways)	**–**	1
Airbus A321XLR (Aer Lingus)	**1**	1
Airbus A321XLR (Iberia)	**1**	–
Boeing 787-10 (British Airways)	**–**	1
Total	**5**	4

Durante los primeros nueve meses de 2026, el Grupo recibió cinco aviones, todos ellos libres de cargas, y se financiaron cuatro aviones que se entregaron el año anterior. Además, el Grupo ejercitó opciones de compra de 10 aviones de la familia Airbus A320neo para su entrega en 2030 y de 10 aviones Boeing 737 para su entrega en 2028 y 2029. Los pedidos proporcionarán flexibilidad para la sustitución o el crecimiento en el corto radio y se asignarán dentro del Grupo en una fecha más próxima a la entrega.

Deuda bruta, deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	**A 30 de septiembre de 2026**	A 31 de diciembre de 2025
Deuda total	**13.871**	14.267
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	**9.651**	8.319
Deuda neta	**4.220**	5.948
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	**7.357**	7.652
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	**1,9**	1,9
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	**0,6**	0,8

Durante los nueve meses transcurridos hasta septiembre de 2026, la deuda bruta se redujo en 396 millones de euros debido a lo siguiente: los pagos programados habituales de los arrendamientos relacionados con la financiación para aviones, que superaron la nueva financiación obtenida para cuatro aviones nuevos entregados en 2025; la prórroga y modificación de los contratos de arrendamiento de aviones; y el efecto adverso de los tipos de cambio (principalmente sobre la deuda relacionada con aviones denominada en dólares estadounidenses). Durante el segundo trimestre, el Grupo captó 1.000 millones de euros mediante dos series de bonos no garantizados de 500 millones de euros cada una, con vencimiento en 2031 y 2034, y recompró bonos convertibles con vencimiento en 2028, cuyo valor razonable en la fecha del reembolso ascendía a 1.177 millones de euros.

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 distribución temporal de la inversión en inmovilizado, con solo cinco aviones de fuselaje estrecho entregados en los nueve meses, junto con la estacionalidad habitual del capital circulante que, por lo general, registra su nivel más bajo de reservas para viajes en fechas futuras a finales de diciembre.

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

Liquidez

Millones de euros	**A 30 de septiembre de 2026**	A 31 de diciembre de 2025
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	**9.651**	8.319
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	**2.839**	2.629
Total	**12.490**	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 (2.800 millones de euros), disponible hasta 2029 y a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de ellas con límites independientes. A 30 de septiembre de 2026 esta línea de crédito no se había dispuesto en absoluto. Durante el tercer trimestre, el Grupo incorporó una RCF no garantizada de 150 millones de euros para Vueling, disponible hasta 2028; a 30 de septiembre de 2026, esta línea de crédito tampoco se había dispuesto.

El Grupo también tiene acceso a una flota cada vez mayor de aviones libres de cargas, que asciende a un total de 197 aviones, incluidos 23 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, el aumento de los precios del combustible o las tensiones en el suministro, la volatilidad de los mercados financieros y las fricciones en los flujos comerciales, las disrupciones en las operaciones y la cadena de suministro del Grupo, así como la IA agéntica y las herramientas de IA y otras tecnologías emergentes que podrían transformar o alterar el negocio o el sector de la aviación.

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

- la situación de las negociaciones entre EE. UU. e Irán, y su impacto en la volatilidad actual de los mercados y las incertidumbres macroeconómicas globales, los precios del combustible y las disrupciones en las operaciones y en el servicio a los clientes, incluidas las restricciones del espacio aéreo;
- el acceso a los mercados financieros y las medidas de cobertura, en un contexto de aumento de la inflación y de presión sobre los tipos de interés;
- las subidas de los precios de la energía y la seguridad del suministro de combustible de aviación debido al cierre intermitente de rutas de suministro clave;
- el seguimiento de los efectos comerciales y económicos, las consecuencias para los mercados y la demanda derivadas de las decisiones de bancos centrales o políticas gubernamentales que puedan reducir la confianza de los clientes en segmentos o mercados clave;
- la resiliencia ante el entorno de los ciberataques, agravado aún más por los conflictos geopolíticos, con la aceleración de la IA agéntica para obtener acceso no autorizado a los sistemas o datos de las empresas del Grupo o sus cadenas de suministro;
- la resiliencia operativa, de TI y técnica de sus aerolíneas, los planes de respuesta, el servicio de atención al cliente y las herramientas de gestión de disrupciones para adaptarse a disrupciones, en particular las causadas por fenómenos meteorológicos de mayor duración o por restricciones o interrupciones en el control del tráfico aéreo ("ATC", por sus siglas en inglés);
- el estado de las negociaciones con los sindicatos para conseguir convenios colectivos sostenibles y la transformación empresarial;
- 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 procesos de autorización para la expansión de aeropuertos y los costes propuestos de Londres y otros aeropuertos *hub*;
- las obligaciones relativas al uso de combustible de aviación sintético sostenible y los regímenes de emisiones de carbono, así como la distorsión competitiva que ello conlleva, en particular para la aviación en la UE y Reino Unido; y
- la gestión de la base de costes y cualquier efecto inflacionario nuevo y la gestión de la adopción de la IA y de la IA agéntica y el cambio transformacional a buen ritmo.

En lo que va de año, no se han identificado nuevos riesgos principales en el marco de los debates y evaluaciones sobre gestión de riesgos. Cuando se han requerido medidas adicionales, el Consejo ha considerado posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes que abordarían dichos riesgos o los asumirían dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo.

De entre los riesgos identificados en el Informe y las cuentas anuales de 2025, y teniendo en cuenta el contexto actual, a continuación se describen los principales riesgos que siguen siendo prioritarios, debido a sus posibles repercusiones para el Grupo.

Terceros críticos en la cadena de suministro

El sector de la aviación se ve afectado por su dependencia de una cadena de suministro global fragmentada que actualmente se enfrenta a las tensiones adicionales derivadas de las presiones inflacionistas, los plazos de aprobación regulatoria de la nueva flota, los retrasos en los plazos de fabricación de nueva flota y las fricciones en el comercio mundial debido a acontecimientos geopolíticos y aranceles. Los especialistas en compras colaboran con todos los proveedores clave para identificar cualquier posible disrupción que podría afectar a la disponibilidad de nuevos aviones, motores o bienes o servicios esenciales. El Grupo presta especial atención a los fabricantes de aviones y motores, dados los continuos retrasos en las entregas de la flota y los problemas de disponibilidad y durabilidad de motores, para conocer sus planes de recuperación y garantizar que se minimicen los costes adicionales y la complejidad derivados de los retrasos, o que se aborde e integre la resiliencia para mitigar las debilidades de terceros. Se evalúan y gestionan de forma proactiva los proyectos de desarrollo de infraestructuras aeroportuarias y la dependencia de las aerolíneas respecto a los responsables de la planificación en los aeropuertos *hub*, con el fin de permitir el crecimiento de forma oportuna y rentable o de minimizar los impactos en las operaciones. Los planes de ampliación del aeropuerto de Londres Heathrow podrían resultar en que los desarrollos de infraestructura ineficientes en coste afectasen al tráfico y a la red, así como a las decisiones sobre el crecimiento y la flota.

Datos y ciberseguridad

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

Entorno económico, político y regulatorio

Los acontecimientos macroeconómicos generales siguen generando una incertidumbre y volatilidad considerable en los mercados, al igual que factores financieros como la inflación, los tipos de interés, los precios del combustible o la escasez de combustible y los tipos de cambio de divisas extranjeras. Se sigue analizando la situación de las negociaciones entre EE. UU. e Irán y su impacto en los mercados y la demanda, los precios del combustible y la seguridad del suministro de combustible, así como en las operaciones. El tono del diálogo y las respuestas políticas de los países ante los conflictos en curso o sus respectivas posiciones en materia de políticas pueden provocar disrupciones en las operaciones del Grupo o de sus terceros, así como dar lugar a cambios en las inversiones, modificaciones en el apoyo al sector de la aviación o un aumento de los costes. El Grupo supervisa y evalúa las amenazas y los posibles impactos, en particular los efectos de las fricciones comerciales, las barreras al comercio o los aranceles adicionales. El auge de los Gobiernos populistas y la tendencia a la disparidad regulatoria y política entre regiones clave, o un cambio significativo en los enfoques de las políticas de los Gobiernos, podrían dar lugar a un mayor proteccionismo, lo que podría provocar una distorsión del mercado o de la competencia que aumente los costes para las aerolíneas del Grupo.

Resiliencia operativa y de TI

El entorno operativo de las aerolíneas del Grupo sigue dependiendo en gran medida de la capacidad para adaptar los procesos operativos y de atención al cliente a los cambios en los acontecimientos externos, especialmente ante la mayor gravedad y la prolongación de los fenómenos meteorológicos, las disrupciones y restricciones del control del tráfico aéreo, además de un entorno geopolítico volátil que provoca disrupciones en las operaciones y en el espacio aéreo a corto plazo. El Grupo continúa llevando a cabo una importante transformación de sus infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar sus sistemas, así como para garantizar una mayor resiliencia técnica. El Grupo se ve afectado por su dependencia de la cadena de suministro global y por las repercusiones que tienen los retrasos en las entregas de aviones, la escasez de componentes y motores en los tiempos de rotación de los aviones, los aviones inmovilizados en tierra y la reducción de la utilización de los aviones. Sus compañías aéreas se centran en minimizar los posibles cortes no programados o disrupciones para los clientes, reforzando aún más las redes de las aerolíneas.

Personas, cultura y relaciones laborales

El Grupo depende de la firma satisfactoria de acuerdos colectivos sostenibles para gestionar sus compañías aéreas y seguir adaptándose al entorno competitivo. Un colapso en el proceso de negociación podría dar lugar a conflictos laborales o huelgas que afectaran a las operaciones y causarán perturbaciones a los clientes y los resultados empresariales. Esto puede retrasar el cambio transformador y generar más tensión en toda la empresa. Cuando los acuerdos están pendientes de firma y existe riesgo de conflicto, las compañías aéreas entablan conversaciones con los sindicatos y con otros organismos pertinentes.

Aviación sostenible

El Grupo supervisa y evalúa los resultados de las políticas de la UE y de Reino Unido en materia de costes de carbono derivados de las obligaciones impuestas al sector de la aviación. Las obligaciones actuales y las propuestas políticas podrían provocar un aumento de la distorsión de la competencia, en lugar de mejorar la competitividad de la aviación de la UE y de Reino Unido, sobre todo debido a los costes derivados de las obligaciones relativas al uso de combustible sintético sostenible de aviación. El sector de la aviación depende en gran medida de las infraestructuras y la producción de combustibles sostenibles de aviación a fin de cumplir con los requisitos normativos. Los costes derivados de dichos requisitos pueden afectar a la viabilidad comercial de las rutas.

Transformación, innovación e IA

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

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

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - GRUPO

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2026	2025	Incr./(dism.)	**2026**	2025	Incr./(dism.)
Pasajeros transportados (miles)	**92.590**	92.389	0,2 %	**34.655**	34.587	0,2 %
Atlántico Norte	10.233	10.203	0,3 %	3.885	3.960	(1,9)%
Latinoamérica y Caribe	5.755	5.553	3,6 %	1.941	1.862	4,2 %
Europa	47.756	48.344	(1,2)%	18.400	18.608	(1,1)%
Doméstico (España y Reino Unido)	23.425	22.409	4,5 %	8.657	8.116	6,7 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	4.323	4.856	(11,0)%	1.396	1.685	(17,2)%
Asia-Pacífico	1.098	1.024	7,2 %	376	356	5,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	**228.218**	227.748	0,2 %	**83.937**	84.674	(0,9)%
Atlántico Norte	68.305	68.098	0,3 %	25.923	26.401	(1,8)%
Latinoamérica y Caribe	47.264	45.432	4,0 %	16.002	15.367	4,1 %
Europa	59.229	59.843	(1,0)%	23.749	23.854	(0,4)%
Doméstico (España y Reino Unido)	20.013	18.859	6,1 %	7.513	6.864	9,5 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	22.726	25.532	(11,0)%	7.083	8.723	(18,8)%
Asia-Pacífico	10.681	9.984	7,0 %	3.667	3.465	5,8 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	**265.131**	265.587	(0,2)%	**95.331**	95.537	(0,2)%
Atlántico Norte	82.375	81.534	1,0 %	30.508	30.451	0,2 %
Latinoamérica y Caribe	53.149	51.033	4,1 %	17.872	16.957	5,4 %
Europa	68.414	69.939	(2,2)%	26.508	26.842	(1,2)%
Doméstico (España y Reino Unido)	22.145	21.112	4,9 %	8.151	7.428	9,7 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	26.859	30.707	(12,5)%	8.157	10.075	(19,0)%
Asia-Pacífico	12.189	11.262	8,2 %	4.135	3.784	9,3 %
			Variación ptos			Variación ptos
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	**86,1**	85,8	0,3	**88,0**	88,6	(0,6)
Atlántico Norte	82,9	83,5	(0,6)	85,0	86,7	(1,7)
Latinoamérica y Caribe	88,9	89,0	(0,1)	89,5	90,6	(1,1)
Europa	86,6	85,6	1,0	89,6	88,9	0,7
Doméstico (España y Reino Unido)	90,4	89,3	1,1	92,2	92,4	(0,2)
África, Oriente Medio y Sur de Asia	84,6	83,1	1,5	86,8	86,6	0,2
Asia-Pacífico	87,6	88,7	(1,1)	88,7	91,6	(2,9)
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	**3.378**	3.875	(12,8)%	**1.101**	1.279	(13,9)%

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre			Trimestre finalizado el 30 de septiembre		
	2026	2025	Incr./(dism.)	**2026**	2025	Incr./(dism.)
Aer Lingus						
Pasajeros transportados (miles)	**8.921**	8.794	1,4 %	**3.546**	3.483	1,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	**21.503**	21.410	0,4 %	**8.560**	8.635	(0,9)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	**26.966**	26.510	1,7 %	**10.319**	10.162	1,5 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	**79,7**	80,8	(1,1)ptos	**83,0**	85,0	(2,0)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	**104**	125	(16,8)%	**30**	45	(33,3)%
British Airways						
Pasajeros transportados (miles)	**34.996**	34.925	0,2 %	**12.881**	12.989	(0,8)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	**112.223**	112.720	(0,4)%	**40.546**	41.261	(1,7)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	**132.787**	134.438	(1,2)%	**46.565**	47.172	(1,3)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	**84,5**	83,8	0,7 ptos	**87,1**	87,5	(0,4)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	**2.387**	2.792	(14,5)%	**790**	917	(13,8)%
Iberia						
Pasajeros transportados (miles)	**18.724**	18.744	(0,1)%	**6.665**	6.469	3,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	**58.848**	57.637	2,1 %	**21.229**	20.560	3,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	**66.646**	65.073	2,4 %	**23.863**	22.863	4,4 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	**88,3**	88,6	(0,3)ptos	**89,0**	89,9	(0,9)ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	**855**	923	(7,4)%	**272**	304	(10,5)%
LEVEL						
Pasajeros transportados (miles)	**626**	678	(7,7)%	**216**	296	(27,0)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	**5.494**	5.786	(5,0)%	**1.913**	2.471	(22,6)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	**5.922**	6.202	(4,5)%	**2.018**	2.634	(23,4)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	**92,8**	93,3	(0,5)ptos	**94,8**	93,8	1,0 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	**32**	35	(8,6)%	**9**	13	(30,8)%
Vueling						
Pasajeros transportados (miles)	**29.323**	29.248	0,3 %	**11.347**	11.350	– %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	**30.150**	30.195	(0,1)%	**11.689**	11.747	(0,5)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	**32.810**	33.364	(1,7)%	**12.566**	12.706	(1,1)%
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	**91,9**	90,5	1,4 ptos	**93,0**	92,5	0,5 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	**n/a**	n/a	n/a	**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 periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2026, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025.

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

a Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

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

Se ha registrado una partida excepcional durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2026 (periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2025: ninguna).

Las siguientes tablas ofrecen una conciliación entre la Cuenta de resultados resumida publicada y la Cuenta de resultados antes de partidas excepcionales del Grupo:

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre					
Millones de euros	**Publicada 2026**	**Partidas excepcionales**	**Antes de partidas excepcionales 2026**	Publicada 2025	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2025
Ingresos de pasajeros	**22.662**	**–**	**22.662**	22.034	–	22.034
Ingresos de carga	**864**	**–**	**864**	912	–	912
Otros ingresos	**2.282**	**–**	**2.282**	2.288	–	2.288
Ingresos totales	**25.808**	**–**	**25.808**	25.234	–	25.234
Gastos de personal[1]	**5.159**	**149**	**5.010**	4.891	–	4.891
Gastos de combustible y derechos de emisión	**6.400**	**–**	**6.400**	5.397	–	5.397
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	**3.219**	**–**	**3.219**	3.319	–	3.319
Tasas de aterrizaje y de navegación	**1.951**	**–**	**1.951**	1.895	–	1.895
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	**2.038**	**–**	**2.038**	2.252	–	2.252
Propiedad, TI y otros gastos	**861**	**–**	**861**	853	–	853
Gastos comerciales	**796**	**–**	**796**	798	–	798
Depreciación, amortización y deterioro	**2.073**	**–**	**2.073**	1.920	–	1.920
Pérdida neta por venta de inmovilizado material	**1**	**–**	**1**	1	–	1
Diferencias de cambio	**(24)**	**–**	**(24)**	(23)	–	(23)
Gastos totales de explotación	**22.474**	**149**	**22.325**	21.303	–	21.303
Beneficio de explotación	**3.334**	**(149)**	**3.483**	3.931	–	3.931
Gastos financieros	**(598)**	**–**	**(598)**	(631)	–	(631)
Ingresos financieros	**193**	**–**	**193**	217	–	217
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	**54**	**–**	**54**	(135)	–	(135)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	**84**	**–**	**84**	63	–	63
(Gastos)/ingresos netos por conversión de moneda extranjera	**(73)**	**–**	**(73)**	320	–	320
Otros ingresos/(gastos) no operativos	**51**	**–**	**51**	(150)	–	(150)
Gastos totales no operativos netos	**(289)**	**–**	**(289)**	(316)	–	(316)
Beneficio antes de impuestos	**3.045**	**(149)**	**3.194**	3.615	–	3.615
Impuestos[1]	**(781)**	**36**	**(817)**	(912)	–	(912)
Beneficio después de impuestos del periodo	**2.264**	**(113)**	**2.377**	2.703	–	2.703

No se registraron partidas excepcionales en los trimestres finalizados el 30 de septiembre de 2026 ni de 2025.

1 Gastos de reestructuración

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

Durante el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2026, el Grupo registró salidas de flujo de efectivo asociadas a los programas de reestructuración por valor de 12 millones de euros. En el caso de British Airways, se prevé que los importes restantes se abonen durante lo que queda de 2026, mientras que, en el caso de Iberia, se prevé que los importes restantes se abonen de aquí a 2033, en función de la edad de cada persona que forme parte del programa de reestructuración de Iberia.

El ingreso fiscal correspondiente ascendió a 36 millones de euros.

b Beneficio ajustado por acción (ICR)

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

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	
Millones de euros	**2026**	2025
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	**2.264**	2.703
Partidas excepcionales	**(113)**	–
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales	**2.377**	2.703
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	**(18)**	104
Beneficio ajustado	**2.359**	2.807
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	**4.471**	4.727
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	**4.677**	5.063
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	**50,6**	57,2
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	**53,2**	57,2
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	**50,4**	55,5

c Costes de propiedad

Los costes de propiedad representan el impacto en la cuenta de resultados de la compra histórica de activos de capital y se definen como la depreciación, amortización y deterioro, tanto del inmovilizado material como de los activos intangibles y la 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.

	Periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre	
Millones de euros	**2026**	2025
Depreciación, amortización y deterioro	**2.073**	1.920
Pérdida neta por venta de inmovilizado material	**1**	1
Costes de propiedad	**2.074**	1.921

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 30 de septiembre de 2026**	A 31 de diciembre de 2025
Deuda bruta: Deudas financieras remuneradas a largo plazo	**13.871**	14.267
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	**9.471**	7.421
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	**180**	898
Deuda neta	**4.220**	5.948
Beneficio de explotación	**4.427**	5.024
Más: Depreciación, amortización y deterioro	**2.781**	2.628
EBITDA	**7.208**	7.652
Más: Partidas excepcionales	**149**	–
EBITDA antes de partidas excepcionales	**7.357**	7.652
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	**1,9**	1,9
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	**0,6**	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 periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre		Cierre a 30 de septiembre	Cierre a 31 de diciembre
	2026	2025	**2026**	2025
Libra esterlina a euro	**1,16**	1,17	**1,16**	1,14
Euro a dólar estadounidense	**1,16**	1,14	**1,14**	1,17
Libra esterlina a dólar estadounidense	**1,34**	1,33	**1,33**	1,34

Los tipos de cambio medios se calculan como una media ponderada, basándose la ponderación en el beneficio de explotación trimestral.

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, más las líneas de financiación específicas para aviones y las líneas de descubierto concedidas y no dispuestas.

Millones de euros	**A 30 de septiembre de 2026**	A 31 de diciembre de 2025
Efectivo y activos líquidos equivalentes	**9.471**	7.421
Depósitos remunerados a corto plazo	**180**	898
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	**2.826**	2.616
Descubiertos y otras líneas de crédito	**13**	13
Liquidez total	**12.490**	10.948