

ANUNCIO DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL PERIODO DE TRES MESES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (7 de mayo de 2021) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021.

Situación generada por el COVID-19 y medidas adoptadas por la dirección:

- La capacidad de transporte de pasajeros en el primer trimestre fue un 19,6% de 2019 y sigue viéndose afectada adversamente por la pandemia de COVID-19, así como por las restricciones de los gobiernos y las medidas de cuarentena.
- Los planes de capacidad de transporte de pasajeros actuales para el segundo trimestre son alrededor del 25% de la capacidad de 2019, pero siguen siendo inciertos y estando sujetos a revisión.
- Se operaron 1.306 vuelos exclusivamente de carga en el primer trimestre, frente a los 969 del cuarto trimestre de 2020.
- Sólida posición de liquidez, reforzada hasta los 10.500 millones de euros a finales del trimestre (desde el total proforma de liquidez de 10.300 millones de euros a 31 de diciembre de 2020), gracias a la formalización de iniciativas de financiación y líneas de crédito durante el trimestre, junto con las medidas de reducción de los gastos y el aplazamiento de las aportaciones a planes de pensiones en el Reino Unido. Estos incluyen:
 - Disposición de préstamos concedidos con anterioridad a British Airways (2.000 millones de libras esterlinas procedentes del *UK Export Finance*) y Aer Lingus (75 millones de euros procedentes del *Ireland Strategic Investment Fund*).
 - Nueva emisión de bonos sénior no garantizados de IAG por valor de 1.200 millones de euros, que registró una elevada tasa de sobresuscripción.
 - Nueva línea de crédito renovable garantizada a tres años por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses concedida a Aer Lingus, British Airways e Iberia, de la que no se han realizado disposiciones todavía; cancelación de la anterior línea de crédito renovable de British Airways, cuyo vencimiento estaba previsto en junio de 2021 (valor a 31 diciembre de 2020: 800 millones de dólares estadounidenses).
 - British Airways llegó a un acuerdo para aplazar un total de 450 millones de libras esterlinas de aportaciones mensuales a planes de pensiones correspondientes al periodo entre octubre de 2020 y septiembre de 2021.
 - Los gastos operativos en efectivo del trimestre se redujeron hasta 175 millones de euros semanales.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- Las pérdidas de las operaciones del primer trimestre fueron de 1.068 millones de euros (2020: pérdida de las operaciones de 1.860 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.135 millones de euros (2020: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 535 millones de euros).
- Crédito excepcional antes de impuestos en el trimestre de 67 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas (2020: cargo excepcional antes de impuestos de 1.325 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas).
- Las pérdidas después de impuestos y partidas excepcionales del trimestre fueron de 1.067 millones de euros (2020: pérdidas de 1.683 millones de euros), y las pérdidas después de impuestos antes de partidas excepcionales fueron de 1.124 millones de euros (2020: pérdidas de 556 millones de euros).
- El efectivo se situó en 8.000 millones de euros a 31 de marzo de 2021, lo que supone un incremento de 2.100 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2020. Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no utilizadas ascendían a 2.500 millones de euros, suponiendo una liquidez total de 10.500 millones de euros.

Resumen de resultados:

Resultados publicados (millones de euros)	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2021	2020	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	459	3.953	(88,4)%
Total ingresos	968	4.585	(78,9)%
Pérdida de las operaciones	(1.068)	(1.860)	(42,6)%
Pérdida después de impuestos	(1.067)	(1.683)	(36,6)%
Pérdida básica por acción (céntimos de €) ¹	(21,5)	(55,1)	(61,0)%
Efectivo y depósitos remunerados ²	7.975	5.917	34,8 %
Deudas financieras remuneradas ²	19.539	15.679	24,6 %

Indicadores de rendimiento alternativos (millones de euros)	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2021	2020	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales	454	3.953	(88,5)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	963	4.585	(79,0)%
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(1.135)	(535)	nm
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	(1.124)	(556)	nm
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €) ¹	(22,6)	(18,2)	24,2 %
Deuda neta ²	11.564	9.762	18,5 %
Deuda neta / EBITDA ²	nm	nm	nm
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	14.796	67.522	(78,1)%
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	3,07	5,85	(47,6)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	12,23	5,79	nm

Para las definiciones véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2020.

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

¹ La información sobre la pérdida por acción para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 se ha reformulado para reflejar el efecto de la ampliación de capital.

² Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2020.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“En el primer trimestre, anunciamos una pérdida de las operaciones de 1.135 millones de euros antes de partidas excepcionales, frente a una pérdida de las operaciones de 535 millones de euros el año pasado.

Hemos actuado de manera decisiva para desarrollar nuestra resiliencia reforzando la liquidez y reduciendo nuestra base de costes. A 31 de marzo, la liquidez del Grupo aumentó hasta los 10.500 millones de euros, lo que demuestra el buen acceso de IAG a los mercados de capital.

El negocio de carga nos ha permitido operar una red de vuelos de pasajeros de largo radio más extensa. Además, operamos 1.306 vuelos exclusivamente de carga y generamos unos ingresos de 350 millones de euros, un récord para el primer trimestre.

“Estamos tomando todas las medidas necesarias para garantizar la salud financiera de nuestro negocio a largo plazo, incluida una exitosa ampliación de capital de 2.700 millones de euros realizada el año anterior, y seguimos centrados en reducir nuestra base de costes y aumentar la eficiencia.

A pesar de los desafíos que plantea la pandemia actual, la seguridad de nuestros empleados y clientes sigue siendo primordial junto con nuestros compromisos con la preservación del medio ambiente. Nuestro compromiso de operar el 10 por ciento de nuestros vuelos con combustible de aviación sostenible en el año 2030, demuestra que no cejaremos en nuestro empeño de liderar los esfuerzos de la aviación para reducir su huella de carbono.

Estamos haciendo todo lo que está en nuestro poder para emerger en una posición competitiva más fuerte. Estamos plenamente convencidos de que una reactivación de los viajes de manera segura es posible, como lo demuestran las evidencias científicas. Estamos preparados para volar, pero la acción de los gobiernos es necesaria a través de cuatro medidas clave:

- Corredores de viaje sin restricciones entre países con programas de vacunación exitosos y protocolos de prueba eficaces, como Reino Unido y Estados Unidos.
- Tests asequibles, simples y proporcionados para reemplazar las cuarentenas y costosas y numerosas pruebas.
- Fronteras dotadas con el suficiente número de personal y que utilicen tecnología *contactless*, incluidas *e-gates*, para garantizar un flujo de personas seguro y una experiencia de viaje fluida.
- Certificados digitales para la documentación de test y vacunación con el fin de facilitar los viajes internacionales.

Estas medidas nos permitirán reabrir nuestros cielos con seguridad. Los viajes sustentan una industria global que genera 13 millones de puestos de trabajo solo en Europa. Hay un alto nivel de demanda de viajes contenida y la aviación desempeñará un papel fundamental en la reconexión de las personas y la reactivación de las economías.”

Perspectivas de negocio

Dada la incertidumbre relativa a cuando se producirá la eliminación de las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos y al continuo impacto y duración de la pandemia de COVID-19, IAG no va a proporcionar previsiones de beneficios para 2021.

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los efectos de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2020 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 los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la pandemia del COVID-19 y cualquier otra disrupción que, a consecuencia de ella, sufran el sector global de las aerolíneas y el entorno económico.

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

Tel: +44 (0)208 564 2990
Investor.relations@iairgroup.com

RESUMEN DE RESULTADOS

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	2021	2020	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	459	3.953	(88,4)%
Ingresos de carga	350	246	42,3 %
Otros ingresos	159	386	(58,8)%
Total ingresos	968	4.585	(78,9)%
Gastos de personal	622	1.234	(49,6)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	226	2.534	(91,1)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	173	652	(73,5)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	127	451	(71,8)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	207	504	(58,9)%
Propiedad, TI y otros gastos	184	225	(18,2)%
Gastos comerciales	70	211	(66,8)%
Depreciación, amortización y deterioro	470	570	(17,5)%
Diferencias de tipo de cambio	(43)	64	nm
Gastos totales de las operaciones	2.036	6.445	(68,4)%
Pérdida de las operaciones	(1.068)	(1.860)	(42,6)%
Gastos financieros	(177)	(151)	17,2 %
Ingresos financieros	3	11	(72,7)%
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(1)	1	nm
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(13)	77	nm
Otros créditos no operativos	40	40	-
Total gastos no operativos netos	(148)	(22)	nm
Pérdida antes de impuestos	(1.216)	(1.882)	(35,4)%
Impuestos	149	199	(25,1)%
Pérdida después de impuestos del periodo	(1.067)	(1.683)	(36,6)%

INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

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

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo		
	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.) ¹
	2021	2020	
Ingresos de pasaje	454	3.953	(88,5)%
Ingresos de carga	350	246	42,3 %
Otros ingresos	159	386	(58,8)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	963	4.585	(79,0)%
Gastos de personal	622	1.234	(49,6)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	288	1.209	(76,2)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	173	652	(73,5)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	127	451	(71,8)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	207	504	(58,9)%
Propiedad, TI y otros gastos	184	225	(18,2)%
Gastos comerciales	70	211	(66,8)%
Depreciación, amortización y deterioro	470	570	(17,5)%
Diferencias de tipo de cambio	(43)	64	nm
Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.098	5.120	(59,0)%
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(1.135)	(535)	nm
Gastos financieros	(177)	(151)	17,2 %
Ingresos financieros	3	11	(72,7)%
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(1)	1	nm
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(13)	77	nm
Otros créditos no operativos	40	40	-
Total gastos no operativos netos	(148)	(22)	nm
Pérdida antes de impuestos antes de partidas excepcionales	(1.283)	(557)	nm
Impuestos	159	1	nm
Pérdida después de impuestos del periodo antes de partidas excepcionales	(1.124)	(556)	nm
Indicadores operativos	2021 ¹	2020 ¹	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	14.796	67.522	(78,1)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	6.779	51.617	(86,9)%
Coeficiente de ocupación (%)	45,8	76,4	(30,6)pts
Cifras de pasajeros (miles)	2.612	19.877	(86,9)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	854	1.173	(27,2)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	117	148	(20,9)%
Despegues	27.700	143.969	(80,8)%
Horas bloque (horas)	108.908	434.244	(74,9)%
Plantilla media equivalente ²	50.934	64.365	(20,9)%
Aviones en servicio	531	595	(10,8)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	6,70	7,66	(12,6)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	3,07	5,85	(47,6)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	40,98	20,97	95,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,95	1,79	8,7 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	12,23	5,79	nm
Coste total / AKO (céntimos de €)	14,18	7,58	87,0 %

¹ Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

² Se incluyen en la plantilla media equivalente el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España.

INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS continuación

Pérdida después de impuestos del ejercicio antes de partidas excepcionales

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

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la cuenta de resultados publicada y los indicadores de rendimiento alternativos anteriores:

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de marzo					
	Publicado 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021	Publicado 2020	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020
Ingresos de pasaje ¹	459	5	454	3.953		3.953
Ingresos de carga	350		350	246		246
Otros ingresos	159		159	386		386
Total ingresos	968	5	963	4.585		4.585
Gastos de personal	622		622	1.234		1.234
Gasto de combustible y derechos de emisión	226	(62)	288	2.534	1.325	1.209
Gastos de handling, catering y otros gastos	173		173	652		652
Tasas de aterrizaje y de navegación	127		127	451		451
Gastos de mantenimiento y otros costes de Propiedad, TI y otros gastos	207		207	504		504
Gastos comerciales	70		70	211		211
Depreciación, amortización y deterioro	470		470	570		570
Diferencias de tipo de cambio	(43)		(43)	64		64
Gastos totales de las operaciones	2.036	(62)	2.098	6.445	1.325	5.120
Pérdida de las operaciones	(1.068)	67	(1.135)	(1.860)	(1.325)	(535)
Gastos financieros	(177)		(177)	(151)		(151)
Ingresos financieros	3		3	11		11
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(1)		(1)	1		1
(Cargo)/crédito neto por conversión de	(13)		(13)	77		77
Otros créditos no operativos	40		40	40		40
Total gastos no operativos netos	(148)		(148)	(22)		(22)
Pérdida antes de impuestos	(1.216)	67	(1.283)	(1.882)	(1.325)	(557)
Impuestos	149	(10)	159	199	198	1
Pérdida después de impuestos del periodo	(1.067)	57	(1.124)	(1.683)	(1.127)	(556)

¹ Suspensión de la contabilidad de coberturas.

El crédito excepcional en gastos de combustible y cargos por derechos de emisión por valor de 62 millones de euros (trimestre finalizado el 31 de marzo de 2020: cargo de 1.325 millones de euros) está representado por un crédito de 61 millones de euros (trimestre finalizado el 31 de marzo de 2020: cargo de 1.350 millones de euros) relacionado con derivados de combustible y un crédito de un millón de euros (trimestre finalizado el 31 de marzo de 2020: crédito de 25 millones de euros) relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados, y el crédito excepcional en ingresos de pasaje de cinco millones de euros (trimestre finalizado el 31 de marzo de 2020: cero) proceden de la suspensión de la contabilidad de coberturas mediante los correspondientes derivados de combustible y derivados en moneda extranjera sobre los ingresos previstos y el consumo de combustible. Estos importes se han originado en el deterioro sustancial de la demanda de transporte aéreo a causa del COVID-19, que ha provocado que ya no se prevea realizar un porcentaje sustancial de las compras de combustible cubiertas en dólares estadounidenses y las transacciones de ingresos de pasaje cubiertas en varias monedas atendiendo a las previsiones operativas que maneja el Grupo en la fecha de cierre del balance. La estrategia de gestión de riesgos del Grupo ha sido acumular paulatinamente estas coberturas durante un periodo de tres años, cuando los niveles previstos de consumo de combustible e ingresos de pasaje eran superiores a las expectativas actuales. Por tanto, la contabilidad de coberturas de estas operaciones se ha suspendido y las pérdidas se han reconocido en la cuenta de resultados. El crédito relativo a los derivados de ingresos y combustible se ha registrado en la Cuenta de resultados dentro de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente.

El cargo fiscal asociado fue de 10 millones de euros (trimestre finalizado el 31 de marzo de 2020: crédito de 198 millones de euros).

ANÁLISIS FINANCIERO CORRESPONDIENTE AL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2021

Resumen del COVID-19 – Primer trimestre

Los resultados del Grupo siguen viéndose afectados por el COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes. En el Informe y cuentas anuales 2020 se ofreció un análisis detallado del impacto del COVID-19 en 2020. Este análisis hace hincapié en las repercusiones durante 2021.

En el primer trimestre de 2021, debido al impacto continuo del virus en todo el mundo y la consiguiente imposición de restricciones de viaje y fronterizas en la mayoría de países, el Grupo solo pudo operar un programa de vuelos reducido que dejó la capacidad operada en tan solo el 19,6% de la que se registró en el primer trimestre de 2019, y el 21,9% del registrado en el primer trimestre de 2020. El Grupo operó 1.306 vuelos de carga adicionales, lo que dio lugar a un récord de ingresos de carga en el trimestre.

El Grupo trata de reducir el efecto de la volatilidad de los precios de las materias primas contratando con antelación coberturas para las compras de combustible en función de los niveles de capacidad previstos. El Grupo también contrata coberturas de tipos de cambio. El impacto del COVID-19 ha provocado una importante disminución en las necesidades de compra de combustible, debido a la considerable reducción de la programación de vuelos. Por tanto, el Grupo cuenta con contratos de derivados para los que no se produjo la correspondiente compra de combustible, lo que provocó la suspensión de la contabilidad de coberturas de estos derivados de combustible, junto con los derivados de tipos de cambio asociados. En total, se registra una pérdida neta sobre estos contratos de derivados, ya que, si bien el precio del combustible en el mercado de materias primas ha subido durante los últimos meses, sigue estando por debajo de los niveles anteriores al COVID-19, cuando se contrataron dichos derivados. El crédito durante el trimestre se debe principalmente a la reducción de las pérdidas en estos contratos debido a la subida de los precios del combustible, ajustado por la evaluación más reciente de la capacidad para 2021 y los movimientos de los tipos de cambio.

En Mayo, el Consejo aprobó la política de cobertura de precios de combustible revisada, la cual se ha concebido para proporcionar flexibilidad tanto frente a reducciones significativas inesperadas en la demanda de viajeros o en la capacidad como ante cambios significativos o repentinos en los precios del combustible. La política permite enfoques diferentes dentro del Grupo, adecuándose a la naturaleza de negocio de cada una de compañías operadoras, incorporando a su vez un mayor uso de opciones. La política revisada operará sobre la base de los dos años anteriores, con cobertura de hasta el 60% de los requisitos anticipados en los primeros 12 meses y de hasta el 30% en los siguientes 12 meses y con flexibilidad para que las aerolíneas de bajo coste del Grupo puedan adoptar coberturas de hasta el 75% durante los primeros 12 meses. Para todas las aerolíneas del Grupo la cobertura entre los meses 25 a 36 de futuro se realizará solamente en circunstancias excepcionales.

El Grupo sigue tomando medidas para proteger la tesorería y reforzar la liquidez. Durante el trimestre, el Grupo realizó disposiciones de las líneas de crédito acordadas en 2020, de las que destacan 2.000 millones de libras esterlinas para British Airways procedentes del *UK Export Finance* y 75 millones de euros para Aer Lingus procedentes del *Ireland Strategic Investment Fund*. Durante el trimestre, IAG completó una emisión de bonos sénior no garantizados en dos tramos con la que recaudó 1.200 millones de euros, de los cuales 500 millones de euros vencen en 2025 y 700 millones de euros vencen en 2029. El Grupo también formalizó una línea de crédito renovable garantizada con un consorcio de bancos por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses, disponible durante tres años, más dos ampliaciones consecutivas de un año, a discreción de las entidades financiadoras. La línea de crédito está a disposición de Aer Lingus, British Airways e Iberia y cada una de ellas tiene su propio límite de crédito. Las disposiciones de la línea de crédito se garantizarán con aeronaves admisibles libres de cargas y derechos de despegue y aterrizaje en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick. A finales del trimestre no se había realizado ninguna disposición de esta línea de financiación. Al tiempo que se formalizaba esta línea de crédito renovable, British Airways cancelaba su línea de crédito en dólares estadounidenses, que vencía el 23 de junio de 2021 y que contaba con 786 millones de dólares estadounidenses sin utilizar y disponibles a 31 de diciembre de 2020. Alrededor de 400 millones de euros de líneas de crédito vencieron a finales de marzo sin haberse realizado disposiciones. La liquidez total al cierre del trimestre seguía siendo sólida, con 10.500 millones de euros, y estaba formada por efectivo, equivalentes de efectivo y depósitos remunerados por un total de 8.000 millones de euros y líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales y aeronaves por importe de 2.500 millones de euros.

El Grupo estima que la demanda de pasajeros no alcanzará los niveles de 2019 hasta al menos 2023. Como consecuencia, el Grupo está trabajando activamente en la reestructuración de su base de costes para ajustarla a unos niveles de demanda considerablemente más bajos, lo que incluye acciones para reducir los costes fijos y aumentar la proporción variable de la estructura de costes.

Bases de presentación

Basándose en el modelado exhaustivo realizado por el Grupo debido a la pandemia de COVID-19, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el futuro previsible y, por tanto, los Consejeros han aplicado el principio de empresa en funcionamiento en la elaboración los estados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2021.

ANÁLISIS FINANCIERO CORRESPONDIENTE AL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2021 continuación

Existe una serie de factores relevantes relacionados con el COVID-19 que están fuera del control del Grupo, incluidos los relativos a la situación e impacto de la pandemia en todo el mundo, la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la disponibilidad de vacunas en todo el mundo, así como la velocidad a la que se administran; la eficacia de dichas vacunas; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Debido a la incertidumbre creada por estos factores, el Grupo no tiene la certeza de que no pueda haber escenarios pesimistas más graves de los considerados en su modelado, incluidas las sensibilidades que ha considerado en relación a factores como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las reducciones de costes conseguidas y la disponibilidad de financiación para aeronaves que compense la inversión en inmovilizado. En el supuesto de que se materializara este escenario, el Grupo tendría que poner en marcha nuevas medidas de mitigación y probablemente necesite obtener financiación adicional por encima de la que tiene garantizada contractualmente a 6 de mayo de 2021.

El Grupo ha tenido éxito captando liquidez en el primer trimestre, incluidos préstamos adicionales no vinculados a aeronaves por importe de 3.600 millones de euros y una nueva Línea de Crédito Renovable por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses, disponible durante tres años. Sin embargo, el Grupo no puede asegurar que vaya a poder conseguir financiación adicional, si la necesita, en el supuesto de que se materialice un escenario pesimista más grave de los que ha considerado que ocurrirían.

Principales riesgos e incertidumbres

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en las páginas 78 a 88 del Informe y cuentas anuales 2020 y siguen siendo vigentes. El Consejo ha seguido controlando y evaluando los riesgos en todo el Grupo debido a los cambios que influyen en el Grupo y sus operaciones y las consiguientes respuestas de los reguladores y los gobiernos en los mercados del Grupo, también en relación con el COVID-19. Se han identificado acciones de mitigación para permitir al Grupo seguir respondiendo como sea necesario ante el incierto entorno de riesgos.

Entorno operativo y de mercado

Los precios medios del combustible en el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2021 se situaron aproximadamente un 20% por debajo del mismo periodo de 2020, aunque los precios subieron durante el trimestre en 2021, en contraste con la importante caída que sufrieron en marzo de 2020 cuando empezó a propagarse el COVID-19. El tipo de cambio del euro frente al dólar estadounidense fue aproximadamente un 10% más alto que el del mismo periodo del año pasado, con una subida del 5% de la libra esterlina frente al dólar estadounidense.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways e IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. Para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, el impacto neto de la conversión en el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales fue favorable en 35 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo normalmente genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales fue favorable en 142 millones de euros en el periodo, ya que incrementó los ingresos en dos millones de euros y redujo los costes en 140 millones de euros.

El impacto neto de los tipos de cambio en la conversión y en las transacciones en el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo fue favorable en 177 millones de euros.

Capacidad

Durante los tres primeros meses de 2021, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, cayó un 78,1% frente a 2020 y un 80,4% frente a 2019, registrándose descensos en todas las regiones. La capacidad sigue viéndose afectada considerablemente por las restricciones a los viajes decretadas por los gobiernos nacionales en respuesta a la pandemia de COVID-19, incluidos nuevos confinamientos nacionales en el Reino Unido e Irlanda para luchar contra la tercera ola de contagios a comienzos de año.

La capacidad de British Airways se vio afectada negativamente por el confinamiento impuesto en todo el Reino Unido en enero y la prohibición de los viajes internacionales. Se operaron rutas de largo radio fundamentalmente para transportar carga, con varios vuelos diarios a ciudades estadounidenses como Nueva York, JFK, Washington y Los Ángeles. Las operaciones de corto radio se vieron gravemente afectadas por las restricciones a los viajes en el Reino Unido y Europa, pero se ofrecieron servicios regulares para conectar las principales ciudades que registraron una demanda sostenida de viajes de negocios.

Las operaciones de largo radio de Iberia se centraron en las rutas a Latinoamérica y el Caribe debido al mantenimiento de las restricciones de entrada a los EE. UU. Las rutas se beneficiaron del tráfico de personas que visitaron a amigos y familiares en torno a las Navidades y el Año Nuevo y las fechas previas a la Semana Santa, aunque las restricciones introducidas en la UE a raíz de la identificación de la variante brasileña del COVID-19 afectaron negativamente a los volúmenes de pasajeros. Las operaciones de corto radio se beneficiaron de un significativo tráfico de conexión, pero siguieron siendo limitadas por las restricciones a los viajes en Europa.

ANÁLISIS FINANCIERO CORRESPONDIENTE AL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2021 continuación

Las operaciones de Vueling se centraron en los mercados domésticos y en conectar la península ibérica con las Islas Canarias y las Islas Baleares. Sin embargo, las restricciones a los viajes dentro de España en general y en Cataluña en particular siguieron lastrando la demanda de los pasajeros.

La capacidad de Aer Lingus continúa estando determinada por las necesidades de carga, con vuelos operando regularmente a Nueva York, JFK, Chicago y Boston con coeficientes de ocupación de pasajeros muy bajos. La ruta doméstica entre Londres Heathrow y Belfast registró un buen comportamiento y una demanda sostenida por parte de los viajeros de negocios.

Las operaciones de largo radio de LEVEL desde Barcelona fueron limitadas y solo se ofrecieron vuelos regulares a Buenos Aires en el primer trimestre. La ruta a Santiago de Chile operó en enero, pero se canceló posteriormente en febrero.

Ingresos

Los ingresos de pasaje para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 descendieron un 88,4% frente al mismo periodo del año anterior; en 2020 el impacto del COVID-19 se limitó principalmente a marzo. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) para el trimestre disminuyeron un 49,7% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al coeficiente de ocupación más bajo, junto con el descenso de los *yields* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) por el impacto del COVID-19.

Los ingresos de carga en el trimestre crecieron un 42,3% con respecto a 2020 y un 50% a tipos de cambio constantes. El fuerte rendimiento de los ingresos de carga se debió a los vuelos de carga adicionales, con 1.306 vuelos de carga operados en el trimestre. Los ingresos de carga del primer trimestre se situaron en 350 millones de euros, una cifra récord para el periodo, por encima de los 246 millones de euros del año pasado. A pesar del incremento en el coeficiente de carga, el total de carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), descendió un 27,2% debido a la reducción de los vuelos de pasajeros programados. El *yield* fue considerablemente más alto frente al año pasado, reflejando el constante desnivel de oferta y demanda en el mercado. Durante esta pandemia, los ingresos de carga han tenido que cubrir el coste total de operar los vuelos, sin ingresos de pasaje, en aeronaves configuradas para pasajeros.

La partida de Otros ingresos se redujo un 58,8%, un 52,1% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al impacto del COVID-19 sobre los negocios no aéreos del Grupo.

Gastos

Los gastos de personal para el trimestre descendieron 612 millones de euros comparado con 2020, debido principalmente a los programas de reestructuración llevados a cabo en 2020, junto con los despidos temporales y otros programas de reducción temporal de los costes, que representan alrededor de un tercio de esta reducción.

Los gastos de combustible, incluido un crédito excepcional de 62 millones de euros por exceso de coberturas de combustible, descendieron un 91,1% reflejando la reducción de la capacidad operada. Excluido el crédito excepcional por exceso de coberturas en el trimestre y el cargo por exceso de coberturas en el primer trimestre de 2020, los gastos de combustible disminuyeron un 76,2%.

Los gastos asociados a proveedores descendieron un 65,9% por el ahorro vinculado a los volúmenes a consecuencia de la caída de la capacidad operada, junto con una reducción en el gasto no esencial y ahorros negociados a raíz del COVID-19.

La partida de Depreciación, amortización y deterioro disminuyó un 17,5% con respecto al año anterior, debido a la reducción de la flota del Grupo provocada por el COVID-19; en este sentido, la flota en servicio, que comprende los aviones inmovilizados temporalmente debido al COVID-19, se redujo de 595 aeronaves en marzo de 2020 hasta 531 aeronaves en marzo de 2021.

Los gastos totales excluido el combustible disminuyeron un 53,7% frente al ejercicio anterior, un 49,2% a tipos de cambio constantes.

Pérdidas de las operaciones

La pérdida de las operaciones del Grupo, para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, fue de 1.068 millones de euros (2020: pérdida de las operaciones de 1.860 millones de euros). La pérdida de las operaciones excluyendo créditos y cargos excepcionales relacionados con el exceso de coberturas fue de 1.135 millones de euros en el primer trimestre de 2021, frente a una pérdida de las operaciones de 535 millones de euros en 2020.

Gastos no operativos netos, impuestos y pérdida después de impuestos

El crédito fiscal del periodo fue de 159 millones de euros antes de partidas excepcionales (2020: crédito fiscal de un millón de euros), con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 12% (2020: 0%). La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, Reino Unido, España e Irlanda, con tipos impositivos durante el periodo del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente, que se traducen en un tipo impositivo efectivo esperado del 20%. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 12% y el tipo impositivo efectivo previsto del 20% se debió fundamentalmente al no reconocimiento de las pérdidas del periodo actual en Iberia, LEVEL Francia y Vueling.

ANÁLISIS FINANCIERO CORRESPONDIENTE AL TRIMESTRE FINALIZADO EL 31 DE MARZO DE 2021 continuación

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirán cambios normativos en la ley de acompañamiento a los presupuestos 2021 (*Finance Bill*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. Este cambio previsto en el tipo impositivo no se ha recogido en estos resultados porque todavía no se ha promulgado.

La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del trimestre fue de 1.067 millones de euros (2020: pérdida después de impuestos de 1.683 millones de euros), debido al impacto del COVID-19 en el beneficio de las operaciones del Grupo.

Efectivo y apalancamiento

La posición de tesorería del Grupo a 31 de marzo de 2021 era de 7.975 millones de euros, lo que supone 2.058 millones de euros más que a 31 de diciembre de 2020, gracias a las medidas adicionales de refuerzo de la liquidez tomadas durante el trimestre. Al cierre del periodo, la deuda neta ascendía a 11.564 millones de euros comparado con 9.762 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

Otros hechos recientes

IAG se ha convertido en el primer grupo europeo de aerolíneas en comprometerse a utilizar combustibles sostenibles de aviación en el 10% de sus vuelos antes de que concluya 2030. El Grupo comprará un millón de toneladas de combustible sostenible al año, lo que le permitirá reducir sus emisiones anuales en dos millones de toneladas antes de que concluya 2030. Esto equivale a retirar un millón de automóviles de las carreteras europeas cada año. Además, IAG se convertirá en el primer grupo de aerolíneas del mundo en ampliar su compromiso de emisiones netas cero a su cadena de suministro. El Grupo trabajará con sus proveedores para que puedan comprometerse a alcanzar cero emisiones netas antes de que concluya 2050 en los productos y servicios que suministran a IAG.