International Airlines Group

ANÁLISIS PROFUNDO | ESPAÑOL

Nota final: 7.10/10 | Empresa: 7.30/10 | Oportunidad: 7.10/10

Riesgo: Alto | Tesis 5–10 años: Condicionada

ESPERAR / VIGILAR

Fecha del informe: 15/10/2026 | reference_price: 4.88 EUR | Editorial: 20/10/2026 | Version 4

Negocio y novedades

Empresa 7,30: red, slots, marcas y fidelización crean ventajas comerciales, limitadas por combustible, salarios y flota. El crecimiento debe pagar aviones y arrendamientos. Valoro la ordinaria BME a 4,88 EUR; no convierto la referencia en peniques de Londres.

H1 primario registra ventas 16.064 millones EUR y beneficio operativo antes de excepcionales 1.757. Q2 comparable es 1.406, caída del 16,3%; la tabla GAAP del informe usa otro perímetro y no se mezcla. El FCF mejora en parte por calendario de entregas y la comparación fiscal de HMRC. El PER 4,88/0,74=6,59 no certifica beneficio sostenible.

Caja y financiación

H1 CFO 4.196 menos capex material/intangible 1.291, principal de leases 722 y SBC 31 deja 2.152 millones EUR antes de principal de otra deuda. Los intereses ya están en CFO. No anualizo este semestre estacional ni atribuyo la venta de depósitos a generación operativa; cobros anticipados de billetes deben financiar el servicio futuro.

Mi escenario anual de caja económica 2.200 millones, después de inversión, leases y SBC, asigna 400 a dividendos, 1.000 a deuda/liquidez, 500 a contingencia de flota y 300 a recompras. Inversión y reserva no cargan dos veces los mismos aviones: la segunda cubre necesidades futuras adicionales. Si la caja cae a 1.200, elimino recompra y bajo dividendos o nuevas compras. La emisión y amortización de bonos de H1 son financiación, no ingresos.

Valoración y riesgos

Sensibilidad propia contemporánea: BPA [0.35, 0.55, 0.8] × múltiplos [6, 8, 10] = [2.1, 4.4, 8.0] EUR/acción. Desde 15/10/2026 hasta 15/10/2031, crecimiento anual supuesto [0, 4.0, 7.0]% produce terminales [2.1, 5.353273, 11.220414], más cinco dividendos anuales ilustrativos de 0.08 sin reinversión. No es DCF, valor intrínseco validado, TIR ni rentabilidad esperada. El crecimiento por acción ya incorpora recompras; no añado su importe como dividendo.

Combustible, conflicto, demanda y ejecución pueden reducir caja y múltiplo juntos. La cobertura no elimina todo el coste. Vencimientos corrientes de préstamos de junio de unos 520 millones y leases corrientes de 1.408 no se suman de nuevo a un flujo que ya descuenta principal de leases: la reserva aborda deuda y refinanciación adicional. No certifico el saldo al corte como si fuera junio.

Conclusión

Oportunidad 7,10 y Final 7,10: mantengo ESPERAR / VIGILAR. A 4,88 EUR, BPA central económico 0,55 por ocho veces da 4,40 EUR contemporáneos. Crecimiento del 4% y reparto moderado permiten retorno, pero la dependencia de ciclo, inversión y financiación impide considerar la aparente baratura una compra sólida.

Empresa/Oportunidad/Final: 8.15/8.9/8.5 → 7.3/7.1/7.1. Veredicto: ESPERAR / VIGILAR. Referencia 4.88 EUR al 15/10/2026; editorial 20/10/2026. Se conservan punto cero y todas las versiones. La revisión amplía evidencia y juicio; no demuestra un trimestre nuevo ni acierto por precio.

Fuentes / Sources: ProResearch 15/10/2026; corporate release 2026-07-31 (selected sections; consulted 20/10/2026).

International Airlines Group

DEEP ANALYSIS | ENGLISH

Overall: 7.10/10 | Company: 7.30/10 | Opportunity: 7.10/10

Risk: High | 5–10-year thesis: Conditional

WAIT / WATCH

Fecha del informe: 15/10/2026 | reference_price: 4.88 EUR | Editorial: 20/10/2026 | Version 4

Business and developments

Company 7.30: networks, slots, brands and loyalty create commercial advantages constrained by fuel, wages and fleet needs. Growth must fund aircraft and leases. The BME ordinary is valued at EUR 4.88, without treating the reference as London pence.

Primary H1 sales are EUR 16,064 million with operating profit before exceptional items of 1,757. Comparable Q2 profit is 1,406, down 16.3%; the report's GAAP table uses another basis. FCF benefits partly from aircraft delivery timing and the prior HMRC payment. P/E of 4.88/0.74=6.59 does not prove sustainable earnings.

Cash and funding

H1 operating cash of 4,196 less tangible/intangible capex of 1,291, lease principal of 722 and SBC of 31 leaves EUR 2,152 million before other debt principal. Interest is already included. This seasonal half-year is not annualised, deposit disposals are not operating generation, and advance ticket receipts must fund future service.

My annual economic-cash scenario of 2,200 million after investment, leases and SBC allocates 400 to dividends, 1,000 to debt/liquidity, 500 to additional fleet contingencies and 300 to buybacks. The reserve covers future additional needs rather than charging the same aircraft twice. Cash falling to 1,200 eliminates buybacks and reduces dividends or new purchases. H1 bond issuance and repayments are financing rather than income.

Valuation and risks

Own current sensitivity: EPS [0.35, 0.55, 0.8] × multiples [6, 8, 10] = [2.1, 4.4, 8.0] EUR/share. From 15 October 2026 to 15 October 2031, assumed annual growth of [0, 4.0, 7.0]% gives terminal values [2.1, 5.353273, 11.220414], plus five illustrative annual dividends of 0.08 without reinvestment. This is not a DCF, validated intrinsic value, IRR or expected return. Per-share growth already includes buybacks, whose cash amount is not added as a dividend.

Fuel, conflict, demand and execution can reduce cash and multiples together. Hedging does not eliminate all costs. June current borrowings of about 520 million and current leases of 1,408 are not deducted again from cash already reduced for lease principal; reserves address additional debt and refinancing. June balances are not certified cutoff balances.

Conclusion

Opportunity 7.10 and Overall 7.10: WAIT / WATCH is maintained. At EUR 4.88, central economic EPS of 0.55 at eight times gives current sensitivity of EUR 4.40. Moderate growth and dividends allow returns, but cycle, investment and funding dependence prevent a robust buy based on apparent cheapness.

The revision preserves baseline and every prior version. Operating periods overlap with the earlier report; expanded evidence and a changed judgment do not establish a new quarter or prediction success. Previous page/metadata were compared, without a new full reading of all archived PDFs.

Fuentes / Sources: ProResearch 15/10/2026; corporate release 2026-07-31 (selected sections; consulted 20/10/2026).