

**INFORME
FINANCIERO
ANUAL**

2018

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 8.1.b DEL REAL DECRETO ESPAÑOL 1362/2007, DE 19 DE OCTUBRE.

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la “**Sociedad**”), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 27 de febrero de 2019, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales individuales y consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto y que los informes de gestión individuales y consolidados incluyen un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de la Sociedad y las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan.

27 de febrero de 2019

Antonio Vázquez Romero
Presidente

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

Marc Jan Bolland

Patrick Jean Pierre Cescau

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Deborah Linda Kerr

María Fernanda Mejía Campuzano

Kieran Charles Poynter

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Marjorie Morris Scardino

Lucy Nicola Shaw

Alberto Terol Esteban

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales
emitido por un Auditor Independiente

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.
Cuentas Anuales e Informe de Gestión
correspondientes al ejercicio anual terminado
el 31 de diciembre de 2018

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2018, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2018, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales de nuestro informe.

Somos independientes de la Sociedad de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Riesgo	Nuestra respuesta al riesgo
<p>Recuperabilidad de instrumentos de patrimonio en empresas del Grupo (7.631 millones de EUR, ejercicio 2017: 7.485 millones de EUR).</p> <p>La evaluación por parte de la dirección del importe recuperable de instrumentos de patrimonio en empresas del Grupo requiere juicios significativos relativos a las proyecciones de los flujos de caja esperados de cada inversión, así como a las tasas de descuento, tasas de crecimiento económico a largo plazo, precios del combustible y tipos de cambio.</p> <p>Los cambios en estas hipótesis pueden afectar significativamente al margen disponible y cualquier potencial deterioro.</p> <p><i>Ver las notas 4 y 8 de los estados financieros.</i></p>	<p>Nuestros procedimientos han consistido en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Hemos evaluado la razonabilidad de los planes de negocio de la dirección. Concretamente, si el precio del combustible y las hipótesis sobre tipos de cambio son razonables a la luz de los datos de mercado actuales.▶ Hemos comprobado la razonabilidad de las hipótesis clave de la dirección. Para ello, hemos llevado a cabo una evaluación de la alineación de las tasas de crecimiento a largo plazo con nuestra expectativa sobre la inflación a largo plazo y el crecimiento del PIB en las regiones en las que operan las distintas empresas del grupo, y si las tasas de descuento se encuentran dentro de rangos aceptables. Hemos involucrado a un especialista en valoraciones para evaluar las tasas de descuento utilizadas para descontar los flujos de caja futuros en cada una de las distintas inversiones.▶ Hemos considerado el impacto potencial de las hipótesis clave incluidas en los planes de negocio de la dirección de las incertidumbres relacionadas con la salida del Reino Unido de la Unión Europea.▶ Hemos evaluado la precisión de las previsiones utilizadas en años anteriores comparándolas con los resultados reales.▶ Hemos verificado que los cálculos de potencial deterioro incorporaban ajustes por deuda neta para establecer el valor patrimonial. Adicionalmente, hemos revisado y cuestionado el análisis de sensibilidad, realizado por la dirección, para evaluar si algún cambio razonable en las hipótesis clave daría lugar a que el valor contable excediera el valor recuperable de alguna de las inversiones en instrumentos de patrimonio en empresas del grupo.▶ Hemos evaluado la idoneidad de los desgloses en los estados financieros.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2018, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

- a) Un nivel específico que resulta de aplicación a determinada información incluida en el Informe de Gobierno Corporativo, según se define en el art. 35.2. b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión, y en caso contrario, a informar sobre ello.

- b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la Sociedad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión, y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2018 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores y de la comisión de auditoría y cumplimiento en relación con las cuentas anuales

Los administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, los administradores son responsables de la valoración de la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar la sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría y cumplimiento es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- ▶ Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- ▶ Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- ▶ Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.
- ▶ Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- ▶ Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría y cumplimiento de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificada y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría y cumplimiento de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría y cumplimiento de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Informe adicional para la comisión de auditoría y cumplimiento

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad de fecha 4 de marzo de 2019.

Periodo de contratación

La Junta General de Accionistas celebrada el 14 de junio de 2018 nos nombró como auditores para el ejercicio 2018.

Con anterioridad, fuimos designados auditores por acuerdo/os de la Junta General de Accionistas para el periodo de un año y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2010.

ERNST & YOUNG, S.L.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores
de Cuentas con el N° S0530)

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA



ERNST & YOUNG, S.L.

Hildur Eir Jónsdóttir
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores
de Cuentas con el N° 18201)

2019 Núm. 01/19/03344

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe de auditoría de cuentas sujeto
a la normativa de auditoría de cuentas
española o internacional

4 de marzo de 2019

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

**Cuentas Anuales
correspondientes al ejercicio anual terminado el
31 de diciembre de 2018**

CONTENIDO

▪ Balance al 31 de diciembre de 2018	1
▪ Cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018	2
▪ Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018	3
▪ Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018	5
▪ Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018	6

INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.
Balance al 31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2018	2017
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE		7.828.628	7.727.730
Inmovilizado inmaterial	6	1.705	1.253
Inmovilizado material	7	17.251	51.936
Inversiones en empresas del Grupo			
Instrumentos de patrimonio	8	7.631.193	7.485.461
Créditos a empresas del Grupo	9,16	161.797	179.720
Inversiones financieras a largo plazo			
Instrumentos de patrimonio	9	8.120	605
Otros activos financieros	9	1.807	2.351
Activo por impuesto diferido	12	6.755	6.404
ACTIVO CORRIENTE		668.447	645.889
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar			
Clientes, empresas del Grupo	9,16	87.185	93.206
Activo por impuesto corriente	12	216.874	193.460
Deudores varios	9	5.045	4.703
Inversiones en empresas del Grupo			
Créditos a empresas del Grupo	9,16	13.540	2.814
Inversiones financieras a corto plazo			
Derivados	9	8.099	9.139
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes			
Tesorería	9,10	195.548	207.991
Otros activos líquidos equivalentes	9,10	142.156	134.576
TOTAL ACTIVO		8.497.075	8.373.619
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO		6.730.306	7.129.327
FONDOS PROPIOS			
Capital			
Capital escriturado	11	996.016	1.028.994
Prima de emisión	11	6.021.802	6.021.802
Reservas			
Legal y estatutarias	11	205.799	179.196
Otras reservas	11	(983.770)	(536.749)
Acciones y participaciones en patrimonio propias	11	(67.292)	(76.737)
Resultado del ejercicio	3	662.180	596.469
Dividendo a cuenta	3	(287.580)	(256.178)
Otros instrumentos de patrimonio neto	11	186.752	172.867
AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR			
Diferencias de conversión	11	(3.601)	(337)
PASIVO			
PASIVO NO CORRIENTE		1.561.081	1.121.239
Deudas a largo plazo			
Obligaciones y otros valores negociables	9	937.437	918.239
Deudas con empresas del Grupo a largo plazo	9, 16	620.644	200.000
Pasivos por impuesto diferido	12	3.000	3.000
PASIVO CORRIENTE		205.688	123.053
Provisiones a corto plazo			
Deudas a corto plazo	12	4.576	600
Obligaciones y otros valores negociables			
Obligaciones y otros valores negociables	9	4.375	4.375
Deudas con empresas del Grupo a corto plazo	9,16	86.599	-
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar			
Proveedores, empresas del Grupo	9,16	27.632	42.780
Acreeedores varios	9	7.917	5.096
Remuneraciones pendientes de pago	9	7.498	14.139
Pasivo por impuesto corriente	12	1.039	-
Otras deudas con las Administraciones Públicas	12	66.052	56.063
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		8.497.075	8.373.619

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.
Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2018	2017
Operaciones continuadas			
Importe neto de la cifra de negocios		760.104	701.348
Prestaciones de servicios a empresas del Grupo	13,16	67.233	65.425
Ingresos por dividendos	16	692.871	635.923
Gastos de personal	13	(50.160)	(53.807)
Sueldos, salarios y asimilados		(41.240)	(45.590)
Cargas sociales		(8.920)	(8.217)
Otros gastos de explotación		(23.992)	(18.132)
Servicios externos recibidos		(22.799)	(16.005)
Otros gastos de gestión corriente		(1.193)	(2.127)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		685.952	629.409
Ingresos financieros		5.524	2.261
<i>De valores negociables y otros instrumentos financieros</i>			
Por deudas con empresas del Grupo y asociadas	13	5.350	2.164
Por terceros	13	174	97
Gastos financieros		(34.078)	(28.050)
De deudas con empresas del Grupo y asociadas	13	(8.190)	(2.567)
De terceros	13	(25.888)	(25.483)
Cambios en el valor razonable de instrumentos financieros		3.696	(14.814)
Diferencias de cambio		75	(1.367)
RESULTADO FINANCIERO NETO		(24.783)	(41.970)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		661.169	587.439
Impuesto sobre beneficios	12	1.011	9.030
RESULTADO DEL EJERCICIO		662.180	596.469

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.
Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2018	2017
RESULTADO DEL EJERCICIO	3	662.180	596.469
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Diferencias de conversión		(3.264)	(1.107)
TOTAL INGRESOS Y GASTOS IMPUTADOS DIRECTAMENTE EN EL PATRIMONIO NETO	11	(3.264)	(1.107)
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		658.916	595.362

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.
Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en miles de euros)

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado	Prima de emisión	Reservas	Acciones y participaciones en patrimonio propias	Resultado del ejercicio	Dividendo a cuenta	Otros instrumentos de patrimonio neto	Ajustes por cambios de valor ¹	TOTAL
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016	1.066.494	6.103.978	(41.426)	(95.335)	559.221	(233.251)	172.730	770	7.533.181
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	596.469	-	-	(1.107)	595.362
Operaciones con socios y propietarios	(37.500)	9	(724.282)	18.598	-	(256.178)	(32.166)	-	(1.031.519)
Reducciones de capital	(37.500)	-	(463.726)	500.000	-	-	-	-	(1.226)
Adquisición de autocartera	-	-	-	(500.000)	-	-	-	-	(500.000)
Consolidación de pagos de planes basados en acciones	-	-	1.038	18.598	-	-	(32.166)	-	(12.530)
Componente de patrimonio de la emisión de bonos convertibles	-	9	-	-	-	-	-	-	9
Dividendo	-	-	(261.594)	-	-	(256.178)	-	-	(517.772)
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	32.303	-	32.303
Coste del pago basado en acciones (nota 17)	-	-	-	-	-	-	32.303	-	32.303
Aplicación del resultado del ejercicio anterior	-	-	325.970	-	(559.221)	233.251	-	-	-
Compensación de pérdidas del ejercicio anterior	-	(82.185)	82.185	-	-	-	-	-	-
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	1.028.994	6.021.802	(357.553)	(76.737)	596.469	(256.178)	172.867	(337)	7.129.327
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	662.180	-	-	(3.264)	658.916
Operaciones con socios y propietarios	(32.978)	-	(760.709)	9.445	-	(287.580)	(16.839)	-	(1.088.661)
Reducciones de capital	(32.978)	-	(467.577)	500.000	-	-	-	-	(555)
Adquisición de autocartera	-	-	-	(500.000)	-	-	-	-	(500.000)
Consolidación de pagos de planes basados en acciones	-	-	1.577	9.445	-	-	(16.839)	-	(5.817)
Dividendo	-	-	(294.709)	-	-	(287.580)	-	-	(582.289)
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	30.724	-	30.724
Coste del pago basado en acciones (nota 17)	-	-	-	-	-	-	30.724	-	30.724
Aplicación del resultado del ejercicio anterior	-	-	340.291	-	(596.469)	256.178	-	-	-
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	996.016	6.021.802	(777.971)	(67.292)	662.180	(287.580)	186.752	(3.601)	6.730.306

¹ Se refiere sólo a ajustes realizados por conversión de moneda.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.
Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2018	2017
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
Resultado del ejercicio antes de impuestos			
Resultado procedente de operaciones continuadas		661.169	587.439
Ajustes del resultado			
Ingresos financieros	13	(5.524)	(2.261)
Ingresos por dividendos	16	(692.871)	(635.923)
Gastos financieros	13	34.078	28.050
Cambios en el valor razonable de instrumentos financieros		(3.696)	14.814
Diferencias de cambio		(75)	1.367
Pagos basados en acciones	17	12.689	12.138
Cambios en el capital corriente			
Acreedores y otras cuentas a pagar		15.166	16.370
Deudores y otras cuentas a cobrar		15.852	(58.705)
Otros pasivos corrientes		(6.641)	(138)
Otros activos corrientes		342	15.480
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación			
Pagos de intereses		(8.085)	(2.467)
Pagos por impuesto sobre beneficios		(29.562)	(60.039)
Cobros de dividendos percibidos de empresas del Grupo		692.871	502.450
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		685.713	418.575
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Pagos por inversiones			
Adquisición de activos no corrientes mantenidos para la venta	9	(7.621)	-
Adquisición de inmovilizado material	7	(34.527)	(51.156)
Adquisición de inmovilizado inmaterial		(488)	(1.220)
Empresas del Grupo		(219.484)	(97.146)
Cobros por desinversiones			
Traspaso de inmovilizado material a empresas del Grupo	7	69.212	-
Disminución de otros activos financieros corrientes		-	70.010
Inversiones en empresas del Grupo		75.374	84.088
Intereses percibidos		541	148
Empresas del Grupo		3.281	200.000
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		(113.712)	204.724
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio			
Adquisición de autocartera		(500.000)	(500.000)
Repago de instrumentos de patrimonio		(4.375)	(4.375)
Cobros y pagos pasivos financieros			
Emisión			
Deudas con empresas del Grupo		508.000	200.000
Devolución y amortización			
Deudas con empresas del Grupo		(3.634)	-
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio			
Dividendos pagados		(576.550)	(512.360)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		(576.559)	(816.735)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO		(305)	(2.401)
DISMINUCIÓN DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		(4.863)	(195.837)
Efectivo y activo líquidos equivalentes al inicio del ejercicio	9,10	342.567	538.404
Efectivo y activo líquidos equivalentes al final del ejercicio	9,10	337.704	342.567

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018

1. INFORMACIÓN SOCIETARIA Y ACTIVIDAD

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group" o "IAG") es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. (en adelante "Vueling") fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group DAC (en adelante "Aer Lingus") fue adquirida el 18 de agosto de 2015. Durante 2017, el Grupo incorporó FLY LEVEL S.L. y FLYLEVEL UK Limited (en lo sucesivo "LEVEL") e IAG Connect Limited (en adelante "IAG Connect"), con una inversión del 100 por ciento por parte de la Sociedad. El objeto social y la actividad principal, entre otras, de la Sociedad, es la adquisición, tenencia, administración y enajenación de acciones u otras participaciones en el capital de otras sociedades, prestación de servicios profesionales a estas empresas y la realización de las inversiones significativas del Grupo, incluyendo las compras de aviones.

IAG es una entidad española regida por el derecho privado, constituida por duración indefinida en virtud de una escritura otorgada ante el Notario de Madrid D. Ignacio Martínez-Gil Vich el 17 de diciembre de 2009 con el número 3.866 de su protocolo, con domicilio social en El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n, 28042, Madrid, España, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número de registro M-492129, tomo 27312, libro 0, sección 8, folio 11.

IAG cotiza en la serie de índices del FTSE del Reino Unido en la modalidad *premium*. Las acciones de IAG se negocian en el mercado principal de valores cotizados de la Bolsa de Londres, así como en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia ("las Bolsas españolas") a través del mercado continuo español (Sistema de Interconexión Bursátil Español, SIBE).

Durante el ejercicio, la Sociedad llevó a cabo un programa de recompra de acciones en el marco de su estrategia financiera corporativa de incrementar la rentabilidad de efectivo a accionistas, al mismo tiempo que reinvierte en el negocio y gestiona el apalancamiento. El programa consistió de 500 millones de euros y se completó en octubre de 2018. En el marco de este programa, la Sociedad adquirió 65.956.660 acciones ordinarias, que fueron subsecuentemente canceladas.

IAG es la Sociedad matriz de British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, IAG Cargo Ltd (en lo sucesivo, "IAG Cargo"), Veloz Holdco, S.L.U. (en lo sucesivo, "Veloz"), IAG GBS, AERL Holding Limited (en lo sucesivo "AERL Holding"), LEVEL e IAG Connect, conjuntamente definidas como el "Grupo". El Grupo presenta cuentas anuales consolidadas separadas.

La divisa de la Sociedad a efectos de presentación de información contable es el euro. La divisa funcional de la sucursal del Reino Unido es la libra esterlina, al ser ésta la moneda del entorno económico en el que opera.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Marco de presentación aplicable

Las cuentas anuales se han preparado de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, el cual ha sido modificado en 2016 por el Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre, así como con el resto de la legislación mercantil vigente.

Las cuentas anuales han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad para su sometimiento a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

La Sociedad tiene un patrimonio neto de 6.730.306.000 euros (2017: 7.129.327.000 euros) en el Balance y presenta un beneficio de 662.180.000 euros (2017: beneficio de 596.469.000 euros). A juicio de los Consejeros, la Sociedad, dispone de un capital circulante suficiente para su futuro previsible. Los Consejeros han elaborado las cuentas anuales conforme al principio de empresa en funcionamiento.

Las cifras presentadas en estas cuentas anuales se expresan en miles de euros, a menos que se indique lo contrario.

2.1 Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido elaboradas a partir de los registros contables de la Sociedad de acuerdo con la legislación contable vigente en España con objeto de ofrecer una imagen fiel de su patrimonio, situación financiera y reservas. El estado de flujos de efectivo se ha preparado con el fin de informar verazmente sobre el origen y la utilización de los activos monetarios representativos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes de la Sociedad.

2.2 Comparación de la información

De acuerdo con la legislación mercantil, se presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del Balance, de la Cuenta de pérdidas y ganancias, del Estado de cambios en el patrimonio neto y del Estado de flujos de efectivo, además de las cifras del ejercicio 2018, las correspondientes al ejercicio anterior. En la memoria también se incluye información cuantitativa del ejercicio anterior, salvo cuando una norma contable específicamente establece que no es necesario. Los estados financieros del ejercicio anterior incluyen reclasificaciones no significativas para ajustarse a la presentación del periodo actual.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES continuación

2.3 Estimaciones y supuestos contables críticos

Los Consejeros han elaborado las cuentas anuales empleando estimaciones y supuestos basados en la experiencia histórica y en otros factores que afectan al valor al que se presentan los activos y pasivos y que se consideran razonables dadas las circunstancias. El valor en libros de los activos y pasivos que no puede deducirse fácilmente de otras fuentes se ha establecido a partir de dichas estimaciones. El Consejo de Administración no tiene conocimiento de ningún riesgo específico que pueda suponer cambios significativos en el valor de los activos y pasivos en el próximo ejercicio, por lo que considera que no es necesario hacer estimaciones sobre incertidumbre a finales del ejercicio.

Deterioro de inversiones en empresas del Grupo

La Sociedad evalúa si existen indicios de deterioro para todos los activos no financieros en cada fecha de cierre. Las inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo se someten a pruebas de deterioro con carácter anual. Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe por el cual el valor contable del activo excede su importe recuperable. Los importes recuperables de las inversiones en patrimonio se han determinado basados en los flujos de efectivo de las unidades generadoras de efectivo (UGE) relacionadas, que requieren de estimaciones y supuestos, incluyéndose los supuestos de los presupuestos de los próximos cinco ejercicios, las tasas de crecimiento a largo plazo y las tasas de descuento.

Las pérdidas por deterioro pueden revertirse y reconocerse en la Cuenta de resultados si existen indicios de que dichas pérdidas han dejado de existir. Dicha reversión tiene como límite el valor en libros del activo que se habría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese producido el deterioro original.

Pagos basados en acciones

La Sociedad opera una serie de planes de pagos basados en acciones, que se liquidan mediante instrumentos de patrimonio, en virtud de los cuales el Grupo concede instrumentos de patrimonio del Grupo a los empleados como contraprestación por los servicios prestados. El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones se calcula en la fecha en que se conceden, usando el modelo de valoración que se considere oportuno. El coste resultante, en relación a los empleados de la Sociedad, ajustado para reflejar el nivel esperado y real de los derechos consolidados del plan, se carga en la Cuenta de resultados durante el periodo en que se consolida el derecho a las opciones. En cada fecha de balance antes de la consolidación de derechos, se calcula el gasto acumulado, que representa en qué medida ha expirado el periodo de consolidación de derechos teniendo en cuenta la estimación del equipo directivo sobre si se alcanzaran o no las condiciones de mercado para el número de instrumentos de capital que se vayan a otorgar en última instancia. Las variaciones que experimente el gasto acumulado desde la fecha del balance anterior se registran en la Cuenta de resultados con el correspondiente asiento en el patrimonio neto.

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La Sociedad registró un beneficio de 662.180.000 euros (2017: 596.469.000 euros).

Por consiguiente, los Consejeros de la Sociedad someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas la siguiente propuesta de aplicación de los resultados de 2018:

	2018	2017
Propuesta de aplicación:		
Beneficio del ejercicio	662.180	596.469
	662.180	596.469
Aplicación a:		
Reserva legal y estatutarias	-	26.603
Dividendo a cuenta	287.580	256.178
Dividendo complementario (correspondiente a un dividendo fijo de 16,5 céntimos de euro por acción; (importe total considerando las 1.992.032.634 acciones en circulación a esta fecha)	327.195	298.408
Reserva voluntaria (importe remanente del beneficio del ejercicio tras las distribuciones anteriores)	47.405	15.280
	662.180	596.469

3.1 Dividendo a cuenta

El 25 de octubre de 2018, el Consejo de Administración aprobó un dividendo a cuenta de 14,5 céntimos de euro por acción. El 3 de diciembre de 2018 se abonó el dividendo a cuenta en efectivo por un importe total (después de retenciones por importe de 54.640.000 euros) de 232.940.000 euros. La retención aplicada se pagó desde diciembre de 2018.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS continuación

3.1 Dividendo a cuenta continuación

De conformidad con el artículo 277 de la Ley de Sociedades española, la siguiente tabla muestra el estado emitido por los Consejeros para justificar que la Sociedad disponía de liquidez suficiente para repartir el dividendo a cuenta (cifras expresadas en miles de euros):

Estado contable	Nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2018 Importe (miles de euros)
Beneficio neto (después de impuestos estimados) del periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2018	509.790
Pérdidas de ejercicios anteriores	-
Asignaciones obligatorias a reservas	-
Beneficios distribuibles del periodo	509.790
Dividendo a cuenta propuesto (importe máximo)	288.760
Estado de liquidez (fondos disponibles para la distribución)	
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	524.844
Créditos disponibles	100.000
Estimación de fondos netos adicionales disponibles hasta la fecha de pago del dividendo a cuenta propuesto	21.000
Total fondos estimados disponibles en la fecha de pago del dividendo a cuenta propuesto	645.844

3.2 Dividendo complementario

El 27 de febrero de 2019, el Consejo de Administración de IAG propuso el reparto de un dividendo complementario en efectivo de 16.5 céntimos de euro por acción. El Consejo de Administración también propuso el reparto de un dividendo especial de 35.0 céntimos de euro por acción. El dividendo complementario y el dividendo especial propuestos está sujetos a su aprobación por la junta general ordinaria de accionistas y, sujetos a aprobación, se reconocerán como pasivo en tal fecha.

La distribución del dividendo complementario propuesto se haría con cargo al beneficio del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2018.

	2018	2017
Dividendo declarado en efectivo sobre acciones ordinarias		
Dividendo a cuenta para 2018 de 14,5 céntimos de euro por acción (2017: 12,5 céntimos de euro por acción)	287.580	256.178
Dividendo complementario para 2017 de 14,5 céntimos de euro por acción (2016: 12,5 céntimos de euro por acción)	294.709	261.594
Dividendo propuesto en efectivo sobre acciones ordinarias		
Dividendo complementario de 16.5 céntimos de euro por acción	327.195	
Dividendo especial de 35.0 céntimos de euro por acción	700.000	

3.3 Limitaciones para la distribución de los beneficios

La Sociedad está obligada a transferir el 10 por ciento del beneficio del ejercicio a una reserva legal, hasta que ésta alcance una cuantía igual, al menos, al 20 por ciento del capital social. A menos que esta reserva sea superior al citado importe, no cabe su distribución a los accionistas. Las reservas distribuibles al 31 de diciembre de 2018 son de 5.734.290.000 euros (2017: 6.100.333.000 euros).

Una vez cubiertas las atenciones previstas por la ley o los estatutos, sólo pueden repartirse dividendos con cargo al beneficio del ejercicio, o a reservas de libre disposición, si el valor del patrimonio neto no es o, a consecuencia del reparto, no resulta ser inferior al capital social. A estos efectos, los beneficios imputados directamente al patrimonio neto no pueden ser objeto de distribución, directa ni indirecta. Si existieran pérdidas de ejercicios anteriores que hicieran que el valor del patrimonio neto de la Sociedad fuera inferior a la cifra del capital social, los beneficios se destinarían a la compensación de dichas pérdidas.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

A continuación se describen los principales criterios de registro y valoración utilizados en la elaboración de las cuentas anuales de 2018:

4.1 Arrendamientos

Los contratos de arrendamiento se califican como arrendamientos financieros cuando de sus condiciones económicas se deduce que se transfieren al arrendatario sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Cualquier otro arrendamiento se clasifica como arrendamiento operativo.

En relación con los arrendamientos operativos, el total de pagos mínimos, medidos al inicio del contrato, se registran como gasto en la cuenta de resultados en importes anuales idénticos a lo largo de toda la vida del arrendamiento.

4.2 Inmovilizado inmaterial

El inmovilizado inmaterial se registra a su coste de adquisición o de desarrollo, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

La Sociedad registra los costes asumidos durante la adquisición y desarrollo de *software* informático que puede separarse de un elemento de *hardware* relacionado como inmovilizado inmaterial. Estos costes se amortizan desde la fecha en que el sistema está listo para su uso y se amortizan linealmente generalmente durante un periodo de cinco años con ciertos desarrollos de software específicos amortizándose durante un periodo de hasta diez años.

4.3 Inmovilizado material

El inmovilizado material se registra a su coste histórico menos la depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro.

La Sociedad deprecia de forma lineal su inmovilizado material aplicando porcentajes anuales de depreciación durante su vida económica útil. La vida económica útil estimada del inmovilizado material es la siguiente:

Equipos informáticos: 4 años

Instalaciones técnicas: 15 años

4.3.1 Pagos previos relacionados con entregas

Los pagos previos relacionados con entregas se realizan para asegurar la entrega de aviones a las filiales y son capitalizados como inmovilizado en curso a medida que se realizan y son transferidos a flota dentro de inmovilizado material cuando se entrega el avión, que constituye parte del precio de compra del avión.

4.4 Deterioro de activos no financieros

Las inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo no están sujetas a amortización y se someten a pruebas de deterioro con carácter anual. Los activos sujetos a amortización se revisan a efectos de deterioro siempre que acontecimientos o cambios de circunstancias indiquen que el importe registrado puede no ser recuperable. Cuando el importe registrado del activo excede su importe recuperable se reconoce una pérdida por deterioro correspondiente a la diferencia. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos los costes relacionados con su venta y el valor de su patrimonio neto, que se basa en los flujos de efectivo futuros de las unidades generadoras de efectivo relacionadas. Los activos no financieros distintos del fondo de comercio que han sufrido deterioro se revisan a efectos de posible reversión del deterioro en cada fecha de cierre.

4.5 Activos financieros y pasivos financieros

4.5.1 Activos financieros

a) Otros depósitos remunerados a corto plazo

El epígrafe "Otros depósitos remunerados a corto plazo", que se compone principalmente de fondos mantenidos en bancos y otras entidades financieras, se contabilizan al coste amortizado aplicando el método del tipo de interés efectivo.

b) Inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo

Las inversiones en el patrimonio neto de empresas del Grupo incluyen las entidades sobre las cuáles la Sociedad ejerce control. En su reconocimiento inicial, las inversiones se registran a valor razonable, lo que generalmente corresponde con el valor razonable de la contraprestación pagada, más los costes directamente atribuibles a la transacción. Las inversiones en patrimonio neto se contabilizan posteriormente a su valor de coste, menos, en su caso, el importe de las correcciones valorativas por deterioro que correspondan o el importe de las distribuciones recibidas reconocidas contra el coste de la inversión.

c) Activos financieros disponibles para la venta

Los activos financieros disponibles para la venta son activos financieros que no son derivados incluidos las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluyendo las participaciones en subsidiarias y empresas asociadas. Tras el reconocimiento inicial, los activos

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN continuación

4.5 Activos financieros y pasivos financieros continuación

4.5.1 Activos financieros continuación

financieros disponibles para la venta se registran a valor razonable, reconociendo cualquier ganancia o pérdida en el Estado de ingresos y gastos reconocidos hasta que la inversión se vende o sufre un deterioro contable, momento en el cual las ganancias o pérdidas acumuladas, previamente reconocidas en el patrimonio neto, se registran en la Cuenta de resultados. Cuando no existe un mercado activo, el valor razonable se determina utilizando técnicas de valoración. Cuando el valor razonable no puede ser estimado con precisión, los activos se contabilizan al coste.

d) Derivados

Los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha en que se celebra el contrato de derivados y, posteriormente, se vuelven a valorar a su valor razonable. La ganancia o pérdida resultante de la revaluación se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias a no ser que el instrumento financiero derivado se haya designado como una cobertura de flujo de caja futuro altamente probable y se haya evaluado como eficaz, momento en el que las pérdidas y ganancias se reconocen en patrimonio neto.

e) Deterioro de activos financieros

La Sociedad evalúa en cada fecha del balance si un activo financiero o un grupo de activos financieros se han deteriorado.

Cuando existe evidencia objetiva de un deterioro, se procede a ajustar el valor en libros de los activos financieros contra la Cuenta de resultados.

La Sociedad, para determinar la pérdida por deterioro, procede a valorar la pérdida potencial de cada activo, así como de aquellos grupos de activos que presenten características de riesgo semejantes.

Instrumentos de deuda

Existe una evidencia objetiva de deterioro en los instrumentos de deuda, entendidos como las cuentas a cobrar y los créditos cuando después de su reconocimiento inicial ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

La Sociedad considera como activos deteriorados (activos dudosos) aquellos instrumentos de deuda para los que existen evidencias objetivas de deterioro, que hacen referencia fundamentalmente a la existencia de impagos, incumplimientos, refinanciaciones y a la existencia de datos que evidencien la posibilidad de no recuperar la totalidad de los flujos futuros pactados o que se produzca un retraso en su cobro.

La reversión del deterioro se reconoce como un ingreso en la Cuenta de pérdidas y ganancias. Dicha reversión tiene como límite el valor en libros del activo financiero que se habría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

Instrumentos patrimoniales

Existe una evidencia objetiva de que los instrumentos de patrimonio se han deteriorado cuando después de su reconocimiento inicial ocurre un evento o una combinación de ellos que suponga que no se va a poder recuperar su coste debido a un descenso prolongado o significativo en su valor razonable.

La reversión de las correcciones valorativas por deterioro se registra en la Cuenta de pérdidas y ganancias, con el límite del valor en libros que tendría la inversión en la fecha de reversión si no se hubiera registrado el deterioro de valor, para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociada. No es posible la reversión de las correcciones valorativas registradas en ejercicios anteriores para los activos financieros disponibles para la venta.

4.5.2 Pasivos financieros

Acreeedores comerciales y otras cuentas por pagar y préstamos

En el reconocimiento inicial, los pasivos financieros incluidos en esta categoría se registran a su valor razonable, que, salvo información en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación recibida más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. No obstante, los débitos por acreedores comerciales y otras cuentas a pagar con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual pueden valorarse a su valor nominal, cuando el efecto del descuento no es significativo.

Tras su reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valoran a su coste amortizado. No obstante, las otras cuentas a pagar con vencimiento no superior a un año que, como indicado anteriormente, se reconocen inicialmente a su valor nominal, se continúan registrando por dicho importe

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN continuación

4.5 Activos financieros y pasivos financieros continuación

4.5.3 Baja contable de activos y pasivos financieros

Los activos financieros se dan de baja en el balance de la Sociedad cuando los derechos contractuales sobre los flujos de caja de los activos financieros han vencido o cuando se han transferido, siempre y cuando los riesgos y los beneficios de la titularidad se transfieran sustancialmente. La Sociedad da de baja un pasivo financiero cuando la obligación se ha extinguido.

Si se intercambia un pasivo financiero actual por otro del mismo acreedor con unas condiciones sustancialmente diferentes, o si se modifican sustancialmente las condiciones de un pasivo actual, se tratará tal intercambio o modificación como una baja del pasivo original y el reconocimiento de un nuevo pasivo. La diferencia entre los valores en libros respectivos, se reconoce en la Cuenta de pérdidas y ganancias.

4.5.4 Deuda convertible

Los bonos convertibles se clasifican como instrumentos compuestos formados por un elemento de pasivo y un elemento de patrimonio. En la fecha de emisión, se calcula el valor razonable del elemento de pasivo usando el tipo de interés de mercado vigente para la deuda no convertible de similares características y posteriormente se registra a coste amortizado usando el método del interés efectivo hasta que el pasivo se extinga por conversión o vencimiento de los bonos, y se reconoce en el epígrafe "Obligaciones y otros valores negociables". La diferencia entre el producto de la emisión de los bonos convertibles y el valor razonable asignado al pasivo, que representa la opción implícita de conversión de la obligación en instrumentos de patrimonio del Grupo, se registra en el epígrafe "Otros instrumentos del patrimonio neto" en el Balance y no es objeto de una nueva valoración posterior.

Los costes de la emisión se distribuyen entre el elemento de pasivo y el elemento de patrimonio de los bonos convertibles, en su caso, en función de su valor en libros en la fecha de la emisión. La porción relacionada con el elemento de patrimonio se imputa directamente al patrimonio neto.

Los gastos por intereses relacionados con el pasivo se calculan aplicando al elemento de pasivo del instrumento el tipo de interés efectivo de títulos de deuda no convertible de características similares. La diferencia entre este importe y el interés abonado se suma al valor en libros del pasivo.

4.6 Autocartera

Las acciones propias adquiridas y mantenidas directamente por la Sociedad se clasifican como "autocartera" y se registran como deducciones de los Fondos propios al coste. Cuando dichas acciones se cancelan, el Capital social también se reduce por el valor nominal de las acciones canceladas, con un aumento en la Reserva de capital redimido. No se registran en la Cuenta de resultados las ganancias o pérdidas resultantes de la compra, venta, emisión o cancelación de acciones propias.

4.7 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos mantenidos en entidades financieras, reembolsables a petición del titular o con vencimiento inferior a tres meses desde la fecha de adquisición, y que no están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.

4.8 Transacciones en moneda extranjera

Las operaciones en moneda extranjera se registran inicialmente en la moneda funcional de la sucursal aplicando el tipo de cambio al contado vigente en la fecha de la operación. En cada fecha de balance, los saldos monetarios expresados en moneda extranjera se convierten a euros a los tipos de cambio vigentes a la fecha del balance. Las ganancias y pérdidas por cambio de divisa que resulten de la liquidación de esas operaciones, y de la conversión a euros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a los tipos de cambio vigentes en la fecha del balance, se registran en la Cuenta de resultados.

Los activos netos de las operaciones realizadas en moneda extranjera se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de balance y los beneficios y pérdidas se convierten a euros a los tipos de cambio medios durante el ejercicio. Las diferencias de conversión correspondientes se registran directamente en un componente separado de patrimonio neto hasta que se produzca la enajenación, parcial o total, de la inversión, en cuyo momento la parte relevante de la diferencia de cambio acumulada se reconoce en la Cuenta de pérdidas y ganancias.

4.9 Impuesto de sociedades

Los activos y pasivos fiscales corrientes se valoran al importe que se espera cobrar o pagar a las autoridades fiscales, conforme a la legislación vigente.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN continuación

4.9 Impuesto de sociedades continuación

Los impuestos de sociedades diferidos se registran en relación a todas las diferencias temporales existentes entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables reflejados en las cuentas anuales, con las siguientes excepciones:

- Cuando la diferencia temporal de deba al reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la transacción, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales;
- Con respecto a las diferencias fiscales temporales asociadas a inversiones en sociedades dependientes o empresas asociadas, cuando el momento de reversión de las diferencias temporales pueda controlarse y sea probable que éstas no se reviertan en un futuro previsible; y
- Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

4.10 Impuestos diferidos

Los activos y pasivos por impuestos diferidos no se descuentan y se valoran a los tipos impositivos que se estima vayan a ser de aplicación cuando se prevea realizar los activos o pagar los pasivos conforme a la legislación vigente.

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

4.11 Contabilización de ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se contabilizan conforme al principio de devengo, con independencia de cuándo se produzca el flujo monetario o financiero resultante.

4.12 Provisiones para pasivos y gastos

Se reconocen provisiones cuando existe una obligación de un pasivo actual surgida como consecuencia de sucesos pasados y cuyo importe pueda estimarse de manera fiable. Se reconocen provisiones por reestructuración por gastos directos de una reorganización empresarial si existen planes suficientemente detallados y avanzados que se han anunciado debidamente a la fecha del balance a aquellos que se vean afectados.

Si el efecto es significativo, se descuentan los flujos de efectivo futuros utilizando un tipo que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de la provisión. Si se utiliza el descuento, el incremento de la provisión debido a la actualización del descuento se reconoce como un gasto financiero.

4.13 Pasivos a largo plazo por retribuciones al personal

La Sociedad ofrece un plan de pensiones de aportación definida a todos los empleados de IAG. Un plan de aportación definida es un plan de pensiones en virtud del cual la Sociedad paga aportaciones fijas a una entidad independiente. La Sociedad no tiene obligaciones legales o implícitas de pagar otras aportaciones si el fondo no mantiene suficientes activos para pagar a todos los empleados por los servicios prestados en periodos anteriores o en el periodo actual. Los costes por servicios prestados corrientes se reconocen en la Cuenta de resultados en el año en que se producen. Al cierre del ejercicio anual, las aportaciones devengadas no satisfechas se reconocen en el Balance.

4.14 Operaciones con pagos basados en acciones

La Sociedad opera una serie de planes de pagos basados en acciones, que se liquidan mediante instrumentos de patrimonio, en virtud de los cuales la Sociedad concede instrumentos de patrimonio a los empleados como contraprestación por los servicios prestados. El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones se calcula en la fecha en que se conceden usando un modelo de valoración oportuno (nota 17). El coste resultante, ajustado para reflejar el nivel esperado y real de los derechos consolidados del plan, se carga en la Cuenta de resultados durante el periodo en que se consolida el derecho a las opciones.

En la fecha de cada Balance de situación, antes de la consolidación de derechos, se calcula el gasto acumulado, que representa en qué medida ha expirado el periodo de consolidación de derechos, teniendo en cuenta la estimación del equipo directivo sobre si alcanzarán o no las condiciones no de mercado, y por tanto el número de instrumentos de capital que se consolidarán en última instancia. Las variaciones que experimente el gasto acumulado desde la fecha de balance anterior se registran en la Cuenta de resultados con el correspondiente asiento en el patrimonio neto.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN continuación

4.15 Dividendos

Las distribuciones de dividendos se reconocen como un pasivo en el ejercicio en que los dividendos son aprobados por los accionistas de la Sociedad. Los dividendos a cuenta se reconocen cuando se pagan; los dividendos complementarios cuando se autorizan en las juntas generales por los accionistas.

4.16 Partes vinculadas

Las operaciones con partes vinculadas se realizan en condiciones de mercado y se reconocen conforme a las normas de registro y valoración definidas en esta nota.

4.17 Clasificación de activos y pasivos entre corrientes y no corrientes

Los activos y pasivos se presentan en el Balance clasificados entre corrientes y no corrientes. Los activos y pasivos se clasifican como corrientes cuando están vinculados al ciclo normal de las operaciones de la Sociedad.

Si un activo o pasivo no está vinculado al ciclo ordinario de las operaciones pero la Sociedad prevé que el activo/pasivo vencerá/se liquidará, o tiene previsto venderlo en el plazo de 12 meses, también se clasifica como corriente si se mantiene con fines operativos o si está relacionado con efectivo y activos líquidos equivalentes.

Cualquier activo o pasivo cuyo uso está limitado a periodos superiores a un año, se clasifica como no corriente.

4.18 Compensación de instrumentos financieros

Activos y pasivos financieros son compensados y el importe neto incluido en el Balance de situación cuando existe un derecho legalmente exigible de compensar los importes reconocidos y existe la intención de liquidarlos por su importe neto o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente.

5. ARRENDAMIENTOS

La Sociedad tiene un inmueble arrendado en Madrid suscrito por Iberia y subarrendado a la Sociedad. Tanto el arrendamiento como el subarrendamiento tienen una duración remanente de un año. El contrato incluye una opción para revisar la duración del arrendamiento anualmente. La Sociedad también cuenta con una oficina en Londres alquilada a British Airways. Este alquiler vence en un año.

El coste anual de los contratos de arrendamiento y subarrendamiento asciende a 694.000 euros (2017: 749.000 euros). El importe de los pagos mínimos de arrendamiento futuros asciende a 562.000 euros (2017: 745.000 euros) para periodos inferiores a un año.

6. INMOVILIZADO INMATERIAL

Los detalles y movimientos de la partida individual contenida en esta sección son:

	Desarrollo de sistemas
Coste	
Saldo al 1 de enero de 2017	33
Altas	1.220
Saldo al 31 de diciembre de 2017	1.253
Altas	488
Movimientos por cambio de divisas	(36)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	1.705

El inmovilizado inmaterial procedente del desarrollo de sistemas en 2018 y 2017 no se encuentra dispuesto para su uso y no se ha amortizado. El inmovilizado inmaterial anterior se encuentra en el Reino Unido.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

7. INMOVILIZADO MATERIAL

Los detalles y movimientos de las partidas contenida en esta sección son:

	Instalaciones técnicas, y otro inmovilizado material	Equipos	Inmovilizado en curso ¹	Total
Coste				
Saldo al 1 de enero de 2017	45	99	1.171	1.315
Altas	-	-	51.156	51.156
Trasposos a empresas del Grupo	-	-	(391)	(391)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	45	99	51.936	52.080
Altas	-	-	34.527	34.527
Trasposos a empresas del Grupo	-	-	(69.212)	(69.212)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	45	99	17.251	17.395
Depreciación				
Saldo al 1 de enero de 2017	(45)	(99)	-	(144)
Cargo del año	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2017	(45)	(99)	-	(144)
Cargo del año	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2018	(45)	(99)	-	(144)
Valor neto contable al 31 de diciembre de 2017	-	-	51.936	51.936
Valor neto contable al 31 de diciembre de 2018	-	-	17.251	17.251

¹Se refiere a los pagos anticipados y opciones sobre aviones. Durante el ejercicio, la Sociedad transfirió opciones sobre 4 aviones a empresas del Grupo (2017: 2) y realizó nuevos pagos anticipados en relación a 2 aviones (2017: 3). El activo se encuentra en el Reino Unido.

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 60 millones de euros (diciembre de 2017: 178 millones de euros). Los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, y por tanto están expuestos al impacto de los tipos de cambio. Los compromisos pendientes se refieren a compras de flota.

El traspaso a empresas del Grupo se realiza al coste.

8. INVERSIONES EN EL PATRIMONIO DE EMPRESAS DEL GRUPO

Los detalles y movimientos de las partidas individuales contenidas en esta sección son:

	1 enero	Altas	Dividendos percibidos	31 de diciembre
2018				
Instrumentos de patrimonio				
Coste	7.752.853	221.106	-	7.973.959
Dividendos percibidos	(267.392)	-	(75.374)	(342.766)
	7.485.461	221.106	(75.374)	7.631.193
2017				
Instrumentos de patrimonio				
Coste	6.906.851	846.002	-	7.752.853
Dividendos percibidos	(183.163)	-	(84.229)	(267.392)
	6.723.688	846.002	(84.229)	7.485.461

8.1 Descripción de los principales movimientos

El 1 de octubre de 2018 y el 28 de diciembre de 2018, la Sociedad recibió un pago de 90.073.000 euros y 14.287.000 euros respectivamente de Iberia. 75.374.000 euros se han reconocido contra el coste de la inversión y 28.986.000 euros se han reconocido como ingresos por dividendos.

El 20 de diciembre de 2018 se canceló el saldo pendiente del préstamo entre la Sociedad y Veloz Holdco, S.L.U. mediante la inversión de 146.000.000 euros en el capital de Veloz Holdco, S.L.U., que es una filial participada al 100 por ciento.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

8. INVERSIONES EN EL PATRIMONIO DE EMPRESAS DEL GRUPO continuación

El 11 de diciembre de 2018 la Sociedad invirtió 22.218.000 euros en el capital de IAG GBS Ltd, que es una filial participada al 100 por ciento.

El 31 de diciembre de 2018 la Sociedad invirtió 4.888.000 euros en el capital de IAG Connect Ltd, que es una filial participada al 100 por ciento.

El 14 de mayo de 2018 y el 22 de noviembre de 2018, la Sociedad invirtió 38.000.000 euros y 10.000.000 euros en el capital de FLY LEVEL S.L., que es una filial al 100 por ciento.

Movimientos de años anteriores

El 19 de octubre de 2017 y el 29 de diciembre de 2017, la Sociedad recibió un pago de 57.336.000 euros y 26.893.000 euros respectivamente de Iberia, que se reconocieron contra el coste de la inversión.

El 21 de marzo de 2017, se canceló la mayor parte del saldo pendiente del préstamo entre la Sociedad y AERL Holding; para ello, AERL Holding emitió 760 millones de acciones ordinarias con un valor nominal de 1 euro y una prima de 10 céntimos de euro por acción a cambio de liberarse de la obligación de devolver el principal del préstamo, que ascendía a 836 millones de euros.

El 3 de noviembre de 2017 y el 19 de diciembre de 2017, la Sociedad invirtió 3.000 euros y 10.000.000 euros en el capital de FLY LEVEL S.L., que es una filial al 100 por ciento.

8.2 Descripción de las Inversiones

La información a 31 de diciembre relativa a las empresas del Grupo preparada de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera es la siguiente:

	Actividad empresarial	Porcentaje de participación ¹	Capital	Reservas	Resultado después de impuestos del ejercicio	Total Fondos Propios	Resultado de explotación	Dividendo recibido durante el ejercicio	Valor neto contable Miles de euros
2018									
Miles de euros									
Iberia	Transporte aéreo de pasajeros	100%	743.420	619.548	414.466	1.777.434	435.777	28.986	2.388.548
Aer Lingus	Transporte aéreo de pasajeros	Indirecta ³	27.015	557.586	259.197	843.798	304.598	-	-
Vueling	Transporte aéreo de pasajeros	Indirecta ²	29.905	55.930	148.335	234.170	220.078	-	-
Veloz	Sociedad holding	100%	33	185.495	75.020	260.548	-	-	166.139
AERL Holding	Sociedad holding	100%	760.000	38.070	218.710	1.016.780	(2)	74.000	836.000
LEVEL	Transporte aéreo de pasajeros	100%	3	39.938	(8.376)	31.565	(27.469)	-	58.003
Miles de libras esterlinas									
British Airways	Transporte aéreo de pasajeros	100%	289.689	3.322.480	2.055.230	5.667.399	2.346.450	575.000	4.155.397
IAG Cargo	Gestión de carga aérea	100%	-	1.769	2.501	4.270	3.359	-	-
IAG GBS	Servicios empresariales	100%	20.000	(17.516)	1.276	3.760	1.266	-	22.218
IAG Connect	Plataforma de comercio electrónico	100%	-	3.483	(2.250)	1.233	(2.778)	-	4.888
Miles de zloty polacos									
IAG GBS Poland	Servicios empresariales	1% ⁴	5	2.216	1.188	3.409	1.182	-	-
Otras compañías del Grupo			n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	-
									7.631.193

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

8. INVERSIONES EN EL PATRIMONIO DE EMPRESAS DEL GRUPO continuación

8.2 Descripción de las Inversiones continuación

	Actividad empresarial	Porcentaje de participación ¹	Capital	Reservas	Resultado después de impuestos del ejercicio	Total Fondos Propios	Resultado de explotación	Dividendo recibido durante el ejercicio	Valor neto contable Miles de euros
2017									
Miles de euros									
Iberia	Transporte aéreo de pasajeros	100%	743.420	732.286	250.418	1.726.124	208.218	-	2.463.921
Aer Lingus	Transporte aéreo de pasajeros	Indirecta ³	32.662	657.907	239.074	929.643	269.333	-	-
Vueling	Transporte aéreo de pasajeros	Indirecta ²	29.905	111.252	120.481	261.638	188.294	-	-
Veloz AERL	Sociedad holding	100%	33	(21.261)	60.756	39.528	-	31.000	20.139
Holding	Sociedad holding	100%	760.000	(80.018)	192.090	872.072	1.679	125.000	836.000
LEVEL	Transporte aéreo de pasajeros	100%	3	10.000	(6.357)	3.646	(7.872)	-	10.003
Miles de libras esterlinas									
British Airways	Transporte aéreo de pasajeros	100%	290.000	4.281.000	1.403.000	5.974.000	1.680.000	420.000	4.155.398
IAG Cargo	Gestión de carga aérea	100%	-	(35)	1.555	1.520	2.020	-	-
IAG GBS	Servicios empresariales	100%	1	170	(17.977)	(17.806)	(16.517)	-	-
IAG Connect	Plataforma de comercio electrónico	100%	-	-	(917)	(917)	(1.135)	-	-
Miles de zloty polacos									
IAG GBS Poland	Servicios empresariales	1% ⁴	-	(13.909)	15.932	2.023	14.985	-	-
Otras compañías del Grupo									
			n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	-
									7.485.461

¹ IAG mantiene una inversión directa de un 90,02 por ciento en British Airways y una inversión indirecta del 86,45 por ciento en Iberia. La inversión indirecta restante de IAG está representada a través de las participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia.

El Grupo posee el 49,9 por ciento del capital social nominal y del número total de derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100 por ciento de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1 por ciento del capital social nominal total y del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.

El Grupo posee el 49,9 por ciento del número total de derechos de voto y el 99,65 por ciento del capital social nominal total de British Airways Plc, con casi el 100 por ciento de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de derechos de voto, que representan un 0,35 por ciento y un 50,1 por ciento respectivamente, corresponden al *trustee* establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.

² IAG mantiene una inversión indirecta de 99,50 por ciento en Vueling mediante su subsidiaria, Iberia (45,85 por ciento) y Veloz (53,65 por ciento).

³ IAG posee una inversión indirecta del 100 por ciento en Aer Lingus a través de su filial AERL Holding.

⁴ IAG mantiene una inversión directa de un 1 por ciento en IAG GBS Poland y una inversión indirecta del 99 por ciento a través de IAG GBS.

IAG posee una inversión directa del 100 por ciento en IAG Connect Limited.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

8. INVERSIONES EN EL PATRIMONIO DE EMPRESAS DEL GRUPO continuación

8.2 Descripción de las Inversiones continuación

IAG posee una inversión directa del 100 por ciento en FLY LEVEL S.L. Durante el ejercicio, IAG traspasó su inversión en FLYLEVEL UK Limited a FLY LEVEL S.L.

El domicilio social de British Airways se encuentra en Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB, Londres, Reino Unido. La actividad principal de British Airways es la prestación de servicios aéreos internacionales y nacionales para el transporte de pasajeros y mercancías. Asimismo, presta servicios auxiliares, incluyendo BA Holidays y servicios de mantenimiento de aeronaves.

El domicilio social de Iberia se encuentra en Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid, España. La actividad principal de Iberia es la prestación de servicios aéreos internacionales y nacionales para el transporte de pasajeros y mercancías. Adicionalmente, presta servicios de apoyo y servicios de mantenimiento de aeronaves.

Veloz tiene su domicilio social en Parque de Negocios Mas Blau II Pla de l'Estany 5, 08820 El Prat de Llobregat, Barcelona, España. La principal actividad de Veloz es la adquisición y tenencia de acciones y otras participaciones en el capital de Vueling, así como la administración y enajenación de tales participaciones.

IAG Cargo tiene su domicilio social en Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS, Reino Unido. IAG Cargo tiene como principales actividades las ventas comerciales, la gestión y la asistencia de servicios de transporte aéreo de carga en las redes de British Airways, Iberia y Aer Lingus.

IAG GBS tiene su domicilio social en Waterside (HAA2), PO Box 365, Speedbird Way, Harmondsworth, Middlesex, UB7 0GB, Reino Unido. La actividad principal de esta sociedad es la prestación de servicios profesionales al Grupo IAG.

IAG GBS Poland tiene su domicilio social en ul. Opolska 114, 31-323 Cracovia, Polonia. La actividad principal de esta sociedad es la prestación de servicios profesionales al Grupo IAG.

AERL Holding tiene su domicilio social en Waterside (HAA2), PO Box 365, Speedbird Way, Harmondsworth, Middlesex, UB7 0GB, Reino Unido. La actividad principal es la adquisición y tenencia de participaciones en Aer Lingus Group DAC, así como la administración y enajenación de dichas participaciones.

FLY LEVEL S.L. tiene su domicilio social en El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2, Camino de La Muñoza, s/n, 28042, Madrid, España. La actividad principal es la prestación de servicios aéreos de pasajeros.

IAG Connect Limited tiene su domicilio social en el Aeropuerto de Dublín, Condado de Dublín, República de Irlanda. La actividad principal es la provisión de la plataforma de comercio electrónico a bordo del Grupo.

La Sociedad ha efectuado las comunicaciones correspondientes sobre la adquisición de su capital social a las sociedades filiales, indicadas en el artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital española.

8.3 Prueba de deterioro

Las inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo principales comprenden a British Airways, Iberia, Veloz (la sociedad holding de Vueling) y AERL Holding (la sociedad holding de Aer Lingus).

Base para el cálculo de los importes recuperables

Los importes recuperables de las inversiones se basan en los flujos de efectivo futuros de las unidades generadoras de efectivo ("UGE") relacionadas.

Las proyecciones de flujos de caja se basan en el Plan de Negocio aprobado por el Consejo para un periodo de cinco años. Los flujos de caja extrapolados más allá de dicho periodo se proyectan con un incremento de las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de la UGE.

Cada año el Grupo elabora y aprueba planes de negocio para cinco años. Estos planes fueron aprobados en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja de los planes de negocio reflejan toda la reestructuración del negocio que ha sido aprobada por el Consejo de Administración y que puede ser llevada a la práctica por la Dirección en el marco de los acuerdos alcanzados.

Principales hipótesis

Para cada una de las UGE, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor recuperable son las siguientes:

Por ciento	2018			
	British Airways	Iberia	Veloz	AERL Holding
Margen operativo ajustado	15	9-15	11-15	15
Crecimiento medio anual de los AKO	3-4	5-6	9-10	7-8
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,3	2,0	1,9	1,8
Tasa de descuento antes de impuestos	8,3	9,0	8,4	8,3

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

8. INVERSIONES EN EL PATRIMONIO DE EMPRESAS DEL GRUPO continuación

8.3 Prueba de deterioro continuación

Por ciento	2017			
	British Airways	Iberia	Veloz	AERL Holding
Margen operativo ajustado	15	10-14	12-15	15
Crecimiento medio anual de los AKO	2	8	10	5
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,3	2,0	2,0	2,0
Tasa de descuento antes de impuestos	8,5	9,8	10,6	7,8

El margen operativo ajustado por arrendamientos de flota es el resultado operativo medio anual ajustado por los costes de arrendamientos operativos, expresado como porcentaje de los ingresos a lo largo del Plan de Negocio de cinco años que finaliza en 2023. Se expresa como un rango de porcentajes y está basado en la evolución histórica, las expectativas de la Dirección sobre el desarrollo del mercado y la incorporación de riesgos en las estimaciones de flujo de efectivo.

El crecimiento de los AKO es el incremento medio anual a lo largo del Plan de Negocio, basado en la evolución histórica y las previsiones de mercado de la Dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE en función de la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) (fuente: *Oxford Economics*). Los planes de las aerolíneas para su red se revisan anualmente en el marco del Plan de Negocio y reflejan los planes de la Dirección en respuesta a riesgos u oportunidades de mercado específicos.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y sus UGE. Se obtiene a partir del coste medio ponderado del capital (WACC). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que esperan obtener los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se basa en líneas generales en los préstamos remunerados del Grupo. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores de beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento en el que se recibirán los flujos de efectivo futuros.

Resumen de los resultados

No se ha considerado necesario reconocer un deterioro de las inversiones de la Sociedad en el ejercicio 2018 o 2017. Se han tenido en cuenta sensibilidades adicionales para cada UGE. Ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis sobre cualquiera de las UGE provocaría que los importes contables de las inversiones excedan de los importes recuperables.

9. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

9.1 Activos financieros

El detalle de los activos financieros de la Sociedad a 31 de diciembre por tipo y clasificación a efectos de medición es el siguiente:

A 31 de diciembre de 2018	Préstamos y partidas a cobrar	Activos a valor razonable por resultados	Disponibles para la venta	Total
Activos no corrientes				
Préstamos a empresas del Grupo (nota 16.1)	161.797	-	-	161.797
Inversión en otros instrumentos de patrimonio (nota 9.1.2)	-	-	8.120	8.120
Otros activos financieros	1.807	-	-	1.807
	163.604	-	8.120	171.724
Activos corrientes				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (nota 9.1.1)	92.230	-	-	92.230
Préstamos a empresas del Grupo (nota 16.1)	13.540	-	-	13.540
Derivados	-	8.099	-	8.099
Efectivo y equivalentes (nota 10)	337.704	-	-	337.704
	443.474	8.099	-	451.573

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

9. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación**9.1 Activos financieros** continuación

A 31 de diciembre de 2017	Préstamos y partidas a cobrar	Activos a valor razonable por resultados	Disponibles para la venta	Total
Activos no corrientes				
Préstamos a empresas del Grupo (nota 16.1)	179.720	-	-	179.720
Inversión en otros instrumentos de patrimonio (nota 9.1.2)	-	-	605	605
Otros activos financieros	2.351	-	-	2.351
	182.071	-	605	182.676
Activos corrientes				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (nota 9.1.1)	97.909	-	-	97.909
Préstamos a empresas del Grupo (nota 16.1)	2.814	-	-	2.814
Derivados	-	9.139	-	9.139
Efectivo y equivalentes (nota 10)	342.567	-	-	342.567
	443.290	9.139	-	452.429

9.1.1 Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose de la partida Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar al 31 de diciembre es el siguiente:

	2018	2017
Corrientes		
A recibir de empresas del Grupo (nota 16.1)	87.185	93.206
Otros deudores	5.045	4.703
	92.230	97.909

9.1.2 Inversiones no corrientes en otros instrumentos de patrimonio

El desglose de la partida de Inversiones no corrientes en otros instrumentos de patrimonio al 31 de diciembre es el siguiente:

	2018	2017
Coste		
Inversiones no cotizadas	8.120	605
	8.120	605

9.2 Pasivos financieros

El detalle de los pasivos financieros de la Sociedad a 31 de diciembre por tipo y clasificación a efectos de medición es el siguiente:

	Préstamos y otras partidas a pagar 2018	Préstamos y otras partidas a pagar 2017
Pasivos no corrientes		
Obligaciones y otros valores negociables	937.437	918.239
Empresas del Grupo (nota 16.1)	620.644	200.000
	1.558.081	1.118.239
Pasivos corrientes		
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (nota 9.2.1)	15.415	19.235
Empresas del Grupo (nota 16.1)	114.231	42.780
Obligaciones y otros valores negociables	4.375	4.375
	134.021	66.390

El Grupo emitió dos bonos senior no garantizados convertibles en acciones ordinarias de IAG en noviembre de 2015; 500 millones de euros, con un cupón fijo del 0,25 por ciento, que generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vence en 2020, y 500 millones de euros, con un cupón fijo del 0,625 por ciento, que generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vence en 2022. El precio de conversión para ambos tramos quedó fijado con una prima del 62,5 por ciento respecto al precio de las acciones del Grupo en la fecha de emisión. El Grupo mantiene una opción para reembolsar cada bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. Una vez realizada la emisión del instrumento convertible, la Sociedad reconoció una deuda de 883.690.000 de euros correspondientes al valor actual

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

9. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

9.2 Pasivos financieros continuación

de los pagos futuros de intereses y nominal, descontados aplicando la tasa de mercado de un bono similar sin opción de conversión. A 31 de diciembre de 2018, el valor de esta deuda asciende a 941.812.000 de euros. El valor de la opción se calculó deduciendo el valor de la deuda emitida del importe nominal total y se registró en Otros instrumentos de patrimonio neto en el Balance.

9.2.1 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

A 31 de diciembre, el desglose de los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar es el siguiente:

	2018	2017
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		
Acreedores varios	7.917	5.096
Remuneraciones pendientes de pago	7.498	14.139
	15.415	19.235

9.2.2 Información sobre el periodo medio de pago a proveedores

La información relativa al periodo medio de pago a proveedores en transacciones comerciales a 31 de diciembre es la siguiente:

Días	2018	2017
Periodo medio de pago a proveedores	60	45
Ratio de operaciones pagadas	58	46
Ratio de operaciones pendientes de pago	80	31

	2018	2017
Total pagos realizados	43.470	69.598
Total pagos pendientes	4.242	2.461

10. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES

Al 31 de diciembre, el Efectivo y otros activos líquidos equivalentes es el siguiente:

	2018	2017
Tesorería	195.548	207.991
Otros activos líquidos equivalentes	142.156	134.576
	337.704	342.567

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Sociedad no tenía descubiertos bancarios pendientes de cancelación.

No existen restricciones a la disponibilidad de estos importes.

11. FONDOS PROPIOS - CAPITAL Y RESERVAS

11.1 Capital social

Al 31 de diciembre de 2018, el capital suscrito de la Sociedad era de 996.016.317 euros dividido en 1.992.032.634 acciones ordinarias de la misma clase y serie y con un valor nominal de 0,50 euros cada una, totalmente pagadas y suscritas.

A continuación se indican los accionistas y las participaciones que ostentan al 31 de diciembre:

Por ciento	2018	2017
Accionistas significativos		
Qatar Airways (Q.C.S.C.)	21,426	20,739
Capital Research and Management Company	10,722	10,378
Europacific Growth Fund	5,388	5,215
BlackRock Inc	3,128	3,235
Lansdowne Partners International Limited	1,712	2,032
Invesco Limited	0,984	2,059
Otros accionistas	56,640	56,342
	100	100

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

11. FONDOS PROPIOS - CAPITAL Y RESERVAS continuación**11.1 Capital social** continuación

A continuación se indican el capital social y la prima de emisión de la Sociedad:

	Número de acciones Miles	Capital social Miles de euros	Prima de emisión Miles de euros
Saldo a 31 de diciembre de 2017	2.057.989	1.028.994	6.021.802
Reducciones de capital	(65.956)	(32.978)	-
Saldo a 31 de diciembre de 2018	1.992.033	996.016	6.021.802

Durante el ejercicio, la Sociedad llevó a cabo un programa de recompra de acciones en el marco de su estrategia financiera corporativa de incrementar la rentabilidad de efectivo a accionistas. El programa consistió de 500 millones de euros y se completó entre mayo y octubre de 2018. Bajo este programa, la Sociedad adquirió 65.956.660 acciones ordinarias, que fueron subsecuentemente canceladas.

11.2 Reservas y resultados de ejercicios anteriores

Debajo se muestran los movimientos registrados en reservas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre:

	1 de enero	Aplicación del resultado de ejercicios anteriores	Compensación de pérdidas de ejercicios anteriores	Consolidación de planes basados en acciones	Conversión del bono	Dividendo	Cancelación de las acciones de autocartera	Reserva por capital amortizado	31 de diciembre
2018									
Reserva legal	179.196	26.603	-	-	-	-	-	-	205.799
Otras reservas	(536.749)	313.688	-	1.577	-	(294.709)	(500.555)	32.978	(983.770)
	(357.553)	340.291	-	1.577	-	(294.709)	(500.555)	32.978	(777.971)
2017									
Reserva legal	123.274	55.922	-	-	-	-	-	-	179.196
Otras reservas	(82.515)	270.048	-	1.038	-	(261.594)	(501.226)	37.500	(536.749)
Pérdidas de ejercicios anteriores	(82.185)	-	82.185	-	-	-	-	-	-
	(41.426)	325.970	82.185	1.038	-	(261.594)	(501.226)	37.500	(357.553)

De acuerdo con la Ley de Sociedades de Capital española, la reserva legal, mientras no supere el límite del 20 por ciento del capital social, no es distribuible a los accionistas y sólo podrá destinarse, en el caso de no tener otras reservas disponibles, a la compensación de pérdidas. Esta reserva podrá utilizarse igualmente para ampliar el capital social en la parte que exceda del 10 por ciento del capital ya ampliado.

Como permite la Ley de Sociedades de Capital española, la Sociedad puede reducir su capital social sin conceder a sus acreedores el derecho a objetar reconocido en conexión con dicha reducción de capital si reconoce, a partir de sus reservas no restringidas, una reserva por capital amortizado por un importe igual al valor nominal de las acciones canceladas. Esta reserva solo puede usarse si se cumplen los mismos requisitos que se aplican a la reducción del capital social.

11.3 Patrimonio neto – Reserva de valoración

A continuación se desglosan los movimientos del epígrafe de ajustes por cambios de valor durante los ejercicios finalizados el 31 de diciembre:

	1 de enero	Ajustes de valoración	31 de diciembre
2018			
Diferencias de conversión	(337)	(3.264)	(3.601)
	(337)	(3.264)	(3.601)
2017			
Diferencias de conversión	770	(1.107)	(337)
	770	(1.107)	(337)

Las diferencias de conversión incluyen el impacto derivado de la conversión de la divisa funcional de la sucursal del Reino Unido a la moneda de presentación contable de la Sociedad.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

11. FONDOS PROPIOS - CAPITAL Y RESERVAS continuación

11.4 Autocartera

El Grupo tiene autoridad para obtener acciones propias, sujeto a unas condiciones específicas. El saldo de autocartera está formado por acciones que el Grupo posee directamente. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, la Sociedad compró directamente 65.956.660 acciones, que se mantienen como autocartera, como parte de un programa de recompra de 500 millones de euros lanzado en mayo de 2018 (véase la nota 11.1). Estas acciones se compraron a un precio medio ponderado de 7,58 euros por acción. Al finalizarse el programa, estas acciones de autocartera se cancelaron. Durante el año se entregaron en total 1.219.000 acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2018, la Sociedad poseía 8.722.000 acciones (2017: 9.941.000) que representan el 0,44 por ciento del capital social emitido de la Sociedad.

	1 de enero	Compra de autocartera	Cancelación de acciones de autocartera	Consolidación de planes de pagos basados en acciones	31 de diciembre
2018					
Autocartera	(76.737)	(500.000)	500.000	9.445	(67.292)
	(76.737)	(500.000)	500.000	9.445	(67.292)
2017					
Autocartera	(95.335)	(500.000)	500.000	18.598	(76.737)
	(95.335)	(500.000)	500.000	18.598	(76.737)

11.5 Otros instrumentos de patrimonio neto

El detalle de los saldos relativos a otros instrumentos de patrimonio neto es el siguiente:

	1 de enero	Movimientos de otros instrumentos de patrimonio neto	31 de diciembre
2018			
Coste del pago basado en acciones (nota 17)	186.373	30.724	217.097
Consolidación del pago basado en acciones	(114.444)	(16.839)	(131.283)
Componente de patrimonio de la emisión de bonos convertibles (nota 9.2)	100.938	-	100.938
	172.867	13.885	186.752
2017			
Coste del pago basado en acciones (nota 17)	154.070	32.303	186.373
Consolidación del pago basado en acciones	(82.278)	(32.166)	(114.444)
Componente de patrimonio de la emisión de bonos convertibles (nota 9.2)	100.938	-	100.938
	172.730	137	172.867

12. SITUACIÓN FISCAL

12.1 Impuesto corriente

El detalle de los saldos relativos a activos y pasivos fiscales al 31 de diciembre es el siguiente:

	2018	2017
Otros saldos con la Administración Pública:		
Activo por impuesto corriente en España	216.874	185.760
Deudores, empresas del Grupo (impuesto) en España	11.015	7.700
Pasivo por impuesto corriente en el Reino Unido	(1.039)	-
Acreedores, empresas del Grupo (impuesto) en el Reino Unido	(2.185)	-
Provisiones para impuestos	(4.576)	(600)
Contribuciones a abonar a la Seguridad Social	(12.308)	(8.586)
IVA acreedor	1.185	2.326
Retenciones de impuesto sobre el dividendo a cuenta	(54.640)	(47.477)
	154.326	139.123

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

12. SITUACIÓN FISCAL continuación**12.1 Impuesto corriente** continuación

La conciliación entre el resultado del ejercicio y la base imponible es la siguiente:

	2018	2017
Resultado del ejercicio de operaciones continuadas	662.180	596.469
Impuesto corriente	(6.963)	(11.032)
Impuesto diferido	(759)	(847)
Ajustes de ejercicios anteriores	6.711	2.849
Beneficio antes de impuestos	661.169	587.439
Diferencias permanentes	(692.936)	(635.923)
Diferencias temporales	6.805	6.022
Base imponible	(24.965)	(42.462)

La conciliación entre el resultado contable y el crédito fiscal es la siguiente:

	2018			2017		
	Total	España	Reino Unido	Total	España	Reino Unido
Resultado antes de impuestos	661.169	655.882	5.287	587.439	587.100	339
Impuestos bajo la carga impositiva estándar en España y el Reino Unido	(164.976)	(163.971)	(1.005)	(146.841)	(146.774)	(67)
Diferencias permanentes que aumentan la carga fiscal	173.217	173.217	-	158.980	158.980	-
Diferencias permanentes que disminuyen la carga fiscal	(519)	-	(519)	(260)	-	(260)
Provisiones para impuestos	(3.976)	-	(3.976)	-	-	-
Ajustes de ejercicios anteriores	(2.735)	(2.058)	(677)	(2.849)	(1.719)	(1.130)
Abono/(carga) impositiva	1.011	7.188	(6.177)	9.030	10.487	(1.457)

Las diferencias permanentes que disminuyen la carga fiscal se relacionan con los dividendos de las subsidiarias no sujetos a impuestos y las diferencias permanentes que aumentan la carga fiscal se relacionan con los pagos basados en acciones.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en reservas son los siguientes:

	Ingresos y gastos reconocidos directamente en reservas					
	2018			2017		
	Total	España	Reino Unido	Total	España	Reino Unido
Resultado antes de impuestos	(345.343)	(375.981)	30.638	(256.602)	(287.166)	30.564
Impuestos bajo la carga impositiva estándar en España y el Reino Unido	88.174	93.995	(5.821)	65.678	71.791	(6.113)
Diferencias permanentes que aumentan la carga fiscal	5.907	-	5.907	7.976	-	7.976
Diferencias permanentes que disminuyen la carga fiscal	(93.995)	(93.995)	-	(71.791)	(71.791)	-
Ajustes de ejercicios anteriores	-	-	-	(124)	-	(124)
Abono impositivo	86	-	86	1.739	-	1.739

Las diferencias permanentes que disminuyen la carga fiscal se relacionan con el movimiento en Reservas (reservas legales y estatutarias y otras reservas) y otros instrumentos de patrimonio. Las diferencias permanentes que aumentan la carga fiscal se relacionan con los pagos basados en acciones.

A partir del 1 de enero de 2015, las sociedades españolas IAG, Vueling, Veloz, la sucursal española de Avios, la sucursal española de IAG GBS y la sucursal española de IAG Cargo presentaron declaraciones fiscales consolidadas en el marco de la unidad fiscal de España (0061/15, de conformidad con el Título VII, Capítulo VI, de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre 2014, del Impuesto sobre Sociedades de España). FLY LEVEL S.L. se unió a la unidad fiscal de España el 7 de noviembre de 2017. IAG se encarga de presentar las declaraciones fiscales consolidadas con aquellas otras empresas que pertenezcan a dicha unidad fiscal.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

12. SITUACIÓN FISCAL continuación**12.1 Impuesto corriente** continuación**12.1.2 Base imponible**

Las pérdidas fiscales para el ejercicio cerrado el 31 de diciembre surgen entre el Reino Unido y España como se explica a continuación:

	2018			2017		
	Total	España	Reino Unido	Total	España	Reino Unido
Beneficio antes de impuestos	661.169	655.882	5.287	587.439	587.100	339
Diferencias permanentes	(692.939)	(692.872)	(67)	(635.923)	(635.923)	-
Diferencias temporales	6.805	-	6.805	6.022	-	6.022
Base imponible	(24.965)	(36.990)	12.025	(42.462)	(48.823)	6.361

12.2 Provisiones corrientes

	2018	2017
Provisiones para impuestos	4.576	600
	4.576	600

En virtud de la normativa fiscal en vigor, las declaraciones de impuestos en España no pueden considerarse definitivas hasta que han sido revisadas por las autoridades tributarias o hasta que expira el periodo de inspección de cuatro años. En diciembre de 2015, la Agencia Tributaria española abrió auditorías relativas a todos los pagos de impuesto de sociedades, IVA y retenciones a los que está sujeta la Sociedad durante los últimos cuatro años. Los consejeros de la Sociedad han decidido crear una provision para impuestos de 600.000 euros (2017: 600.000 euros) que surge a consecuencia de posibles divergencias en la interpretación de la legislación tributaria aplicable a las transacciones de la Sociedad.

En virtud de la normativa tributaria en vigor, las declaraciones de impuestos en el Reino Unido no pueden considerarse definitivas hasta que han sido revisadas por las autoridades tributarias o hasta que expira el periodo de inspección de seis años para las bases imponibles. En diciembre de 2016, la Autoridad Tributaria del Reino Unido inició una inspección sobre el impuesto de sociedades. Los consejeros de la Sociedad han decidido crear una provision para impuestos de 3.976.000 euros (2017: cero euros) que surge a consecuencia de posibles divergencias en la interpretación de la legislación tributaria aplicable a las transacciones de la Sociedad.

12.3 Activos por impuesto diferido

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen los activos por impuesto diferido a 31 de diciembre son los siguientes:

	1 de enero	Variaciones reflejadas en			31 de diciembre
		Cuenta de resultados	Patrimonio neto	Diferencias de tipo de cambio	
2018					
Diferencias temporales sobre pagos basados en acciones	6.404	759	(122)	(286)	6.755
	6.404	759	(122)	(286)	6.755
2017					
Diferencias temporales sobre pagos basados en acciones	5.290	648	958	(492)	6.404
	5.290	648	958	(492)	6.404

El activo por impuesto diferido se ha contabilizado al tipo impositivo británico del 19 por ciento (2017: 19 por ciento).

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

12. SITUACIÓN FISCAL continuación

12.4 Pasivos por impuesto diferido

El pasivo por impuesto diferido, relacionado con diferencias temporales en beneficios no repatriados era de 3.000.000 euros (2017: 3.000.000 euros), que se contabilizó al tipo impositivo español del 25 por ciento (2017: 25 por ciento).

12.5 Pérdidas fiscales no reconocidas

La Sociedad tiene 12.3 millones de euros de pérdidas fiscales que surgieron en España en 2014 antes de que se formara la unidad fiscal y 23.5 millones de euros en diferencias temporarias deducibles que surgieron en España en 2015 y 2016. Estas no se reconocen.

13. INGRESOS Y GASTOS

13.1 Ingresos

La Sociedad tiene una única actividad, tal y como se describe en la nota 1, que es la adquisición, tenencia, administración y enajenación de acciones o participaciones en otras sociedades y la prestación de servicios profesionales a dichas empresas. La distribución del importe neto de la cifra de negocios de la Sociedad correspondiente a sus operaciones continuadas por mercados geográficos, para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre, es la siguiente:

	2018	2017
Ingresos por área de venta geográfica:		
Reino Unido	67.233	65.425
	67.233	65.425

13.2 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los saldos relativos a ingresos y gastos financieros es el siguiente:

	2018	2017
Ingresos financieros		
De terceros	174	97
De empresas del Grupo y asociadas	5.350	2.164
	5.524	2.261
Gastos financieros		
Por deudas con empresas del Grupo y asociadas	(8.190)	(2.567)
Intereses pagaderos sobre bonos convertibles y otros valores negociables	(23.573)	(23.092)
A pagar por deudas con terceros	(2.315)	(2.391)
	(34.078)	(28.050)

13.3 Gastos de personal

El desglose de los gastos de personal es el siguiente:

	2018	2017
Sueldos, salarios y asimilados		
Sueldos y salarios	28.551	32.531
Coste de pagos basados en acciones (nota 17)	12.689	13.059
Cargas sociales		
Seguridad social	5.707	4.916
Otros gastos sociales	3.213	3.301
	50.160	53.807

La Sociedad ofrece un plan de pensiones de aportación definida a todos los empleados de IAG. Las aportaciones realizadas a planes de aportación definida durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 ascendieron a un total de 3.213.000 euros (2017: 3.301.000 euros) que se han registrado en Otros gastos sociales.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

14. MONEDA EXTRANJERA

IAG es una empresa española con una sucursal en el Reino Unido, que tiene como moneda funcional la libra esterlina. El detalle de los activos y pasivos de la sucursal del Reino Unido, todos denominados en libras esterlinas, es el siguiente:

Libras esterlinas (en miles)	2018	2017
Activos		
Inmovilizado inmaterial	1.534	1.108
Inversión en otros instrumentos de patrimonio	31.294	535
Activo por impuesto diferido	6.080	10.025
Importes a cobrar de empresas del Grupo	77.791	84.937
Otras cuentas a cobrar	25.709	11.963
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8.519	25.177
	150.927	133.745
Pasivos		
Pasivo por impuesto corriente	2.902	3.813
Provisiones por impuestos	3.579	-
Otros impuestos y cargas sociales	11.892	8.676
Remuneraciones pendientes de pago	12.638	15.105
Importes a pagar a empresas del Grupo	34.758	29.798
	65.769	57.392
Activos netos	85.158	76.353

A 31 de diciembre de 2018, la Sociedad también mantenía saldos en efectivo en coronas noruegas por importe de 21.687.000 euros (2017: 21.725.000 euros).

La Cuenta de pérdidas y ganancias, denominada en miles de libras esterlinas, de la sucursal es la siguiente:

Libras esterlinas (en miles)	2018	2017
Ingresos	46.496	57.083
Ingresos financieros	186	170
Gastos de personal	(26.194)	(42.900)
Otros costes	(15.590)	(14.159)
Gastos financieros	(255)	(5)
Resultado antes de impuestos del ejercicio	4.643	189

15. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

Dada la naturaleza del modelo de negocio de la Sociedad y de su habilidad para pagar dividendos a sus accionistas, la Sociedad está expuesta principalmente al riesgo de capital y de crédito.

Riesgo de crédito

El riesgo de crédito surge cuando un proveedor u otra contraparte de un instrumento financiero incumplen sus obligaciones contractuales. La principal exposición de la Sociedad al riesgo financiero crediticio de contraparte procede de las inversiones en depósitos monetarios y, en menor medida, de las cuentas por cobrar. La exposición en esta área se atenúa gracias a que todas las inversiones de efectivo están sujetas a la política sobre la exposición al riesgo crediticio de contraparte del departamento de Tesorería del Grupo IAG, que establece límites y supervisa la exposición a los bancos en todo el Grupo.

El importe contable de los activos financieros representa la exposición máxima al riesgo crediticio.

Riesgo de mercado

La Sociedad realiza actividades comerciales de derivados de cambio de divisas para mitigar la exposición surgida por los posibles dividendos recibidos en divisas distintas del euro.

Riesgo de liquidez

La Sociedad mantiene depósitos monetarios en bancos a efectos de gestionar la exposición al riesgo de liquidez. Dada la disponibilidad a corto plazo de dichos depósitos, el análisis de vencimientos de los activos financieros de la Sociedad no se considera relevante.

La Sociedad contaba con líneas de descubierto no utilizadas por un total de 20.000.000 euros con vencimiento a un año. Los fondos dispuestos en virtud de estas líneas de descubierto están sujetos al tipo del EURIBOR vigente con un margen acordado de 45 puntos básicos. Durante el ejercicio no se dispuso de fondos en efectivo.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

15. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO continuación

Riesgo de capital

Los objetivos de gestión de capital de la Sociedad consisten en proteger la capacidad del Grupo para seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento, para mantener una estructura de capital óptima a fin de reducir el coste de capital y proveer retornos futuros a sus accionistas.

16. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Las partes vinculadas de la Sociedad a 31 de diciembre de 2018 son las siguientes:

	Naturaleza de la relación
British Airways Plc	Otras empresas del Grupo
Iberia Líneas Aéreas de España S.A. Operadora	Otras empresas del Grupo
Veloz Holdco, S.L.U.	Otras empresas del Grupo
IAG Cargo Ltd	Otras empresas del Grupo
Vueling Airlines, S.A.	Otras empresas del Grupo
IAG GBS Ltd	Otras empresas del Grupo
IAG GBS Poland sp. z o.o.	Otras empresas del Grupo
AERL Holding Limited	Otras empresas del Grupo
Aer Lingus Group DAC	Otras empresas del Grupo
Avios Group (AGL) Limited	Otras empresas del Grupo
IAG Connect	Otras empresas del Grupo
FLY LEVEL S.L.	Otras empresas del Grupo
FLYLEVEL UK Limited	Otras empresas del Grupo
BlackRock Inc	Accionista significativo
Capital Research and Management Company	Accionista significativo
Europacific Growth Fund	Accionista significativo
Lansdowne Partners International Limited	Accionista significativo
Qatar Airways (Q.C.S.C.)	Accionista significativo
Administradores y alta dirección	Consejeros y Comité de Dirección

16.1 Entidades vinculadas

Las siguientes operaciones tuvieron lugar con entidades vinculadas en los ejercicios financieros finalizados el 31 de diciembre:

	2018	2017
Ingresos de las operaciones		
Servicios prestados a empresas del Grupo	67.233	65.425
Ingresos por dividendos percibidos de empresas del Grupo	692.871	635.923
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas del Grupo	8.441	8.291
Ingresos financieros		
Por cobrar por deudas con empresas del Grupo	5.350	2.164
Gastos financieros		
Por pagar por deudas con empresas del Grupo	8.190	2.567
Trasposos de activos a empresas del Grupo	69.212	391

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

16. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS continuación

16.1 Entidades vinculadas continuación

Saldos al cierre del ejercicio

	2018	2017
Cuentas por cobrar de partes vinculadas		
Importes pendientes de cobro de empresas del Grupo	87.185	93.206
Préstamo a cobrar de empresas del Grupo	175.337	182.534
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes pendientes de pago a empresas del Grupo	27.632	42.780
Préstamo a pagar a empresas del Grupo	707.243	200.000

Los detalles de los préstamos por cobrar de empresas del Grupo son los siguientes:

	Importe pendiente 31 de diciembre		Fecha de vencimiento	Tipo de interés	Ingresos financieros	
	2018	2017			2018	2017
GBS	2.402	2.814	2019	LIBOR a 6 meses + 0.90%	44	44
AER Holdings	38.888	34.218	2021	EURIBOR a 6 meses +0.90%	(108)	1.185
Veloz	-	145.502	2018	EURIBOR a 6 meses +0.90%	842	935
LEVEL	56.587	-	2019 - 2023	Mid-swap en euros a 5 años +6.00%	2.300	-
LEVEL	77.460	-	2019 - 2023	Mid-swap en euros a 5 años +6.00%	2.272	-
	175.337	182.534			5.350	2.164

Los detalles de los préstamos por pagar a empresas del Grupo son los siguientes:

	Importe pendiente 31 de diciembre		Fecha de vencimiento	Tipo de interés	Gastos financieros	
	2018	2017			2018	2017
Veloz	74.010	-	2019	Mid-swap en euros a 1 año (suelo al 0%) +0.50%	10	-
IB	200.212	200.000	2022	Mid-swap en euros a 6 meses +1.75%	2.602	2.567
IB	101.105	-	2023	Mid-swap en euros a 5 años +1.95%	1.105	-
Aer Lingus	100.281	-	2023	Mid-swap en euros a 5 años +2.00%	1.486	-
Aer Lingus	100.187	-	2023	Mid-swap en euros a 5 años +2.00%	1.347	-
BA	55.408	-	2019 - 2023	Mid-swap en euros a 5 años +2.00%	859	-
BA	76.140	-	2019 - 2023	Mid-swap en euros a 5 años +2.00%	781	-
	707.243	200.000			8.190	2.567

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

16. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS continuación

16.1 Entidades vinculadas continuación

Las transacciones ordinarias con empresas del Grupo se realizaron en condiciones de mercado conforme a las políticas de precios de transferencia adoptadas por el Grupo. Los saldos pendientes de cobro o de pago relacionados con operaciones comerciales se registran en cuentas intragrupo con un plazo de pago de 90 días.

Los préstamos a largo plazo recibidos por empresas del Grupo devengan intereses a tipos de mercado según lo previsto en los contratos de préstamos intragrupo.

En 2015, IAG GBS suscribió préstamos con IAG por valor de 3.291.000 euros a un tipo de interés de 0.90% sobre el LIBOR a seis meses. Los intereses deudores devengados durante el ejercicio ascendieron a 44.000 euros (2017: 44.000 euros). El préstamo es para fines de gestión general de la tesorería. Durante el año, IAG GBS devolvió 407.000 euros. A 31 de diciembre de 2018, el saldo del préstamo ascendía a 2.402.000 euros (2017: 2.814.000).

Durante 2015, AERL Holding suscribió préstamos con IAG por valor de 804.568.000 euros al un interés de 0.90% sobre el EURIBOR (con suelo al 0%) a seis meses. El objeto de este préstamo fue hacer frente a las contraprestaciones y gastos relacionados con la adquisición de Aer Lingus. Durante 2017, AERL Holding repagó 836.000.000 del principal del préstamo a través de la emisión de acciones ordinarias por el mismo importe. Durante 2018, IAG realizó pagos en nombre de AERL Holding de 155.778.000 euros, recibió una distribución en nombre de AERL Holding de 225.000.000 euros y recibió un dividendo declarado por AERL Holding de 74.000.000 euros. Los intereses acreedores devengados durante el ejercicio ascendieron a 108.000 euros (2017: 1.185.000 euros deudores). A 31 de diciembre de 2018, el saldo del préstamo ascendía a 38.888.000 euros (2017: 34.218.000 euros), reembolsables en 2021. La Sociedad es avalista de AERL Holding en un préstamo externo de 100.000.000 euros.

En 2013, Veloz recibió un préstamo de 149.705.000 euros de la Sociedad con el propósito de financiar el aumento en la participación accionarial de Vueling. La participación accionarial en Vueling, era del 99,50 por ciento al 31 de diciembre de 2018. Los intereses devengados y abonados durante el año ascendieron a 842.000 euros (2017: 935.000 euros). En diciembre de 2018 se capitalizaron 146.000.000 euros del préstamo y la Sociedad recibió un préstamo de 74.000.000 euros a un interés de 0.5% sobre el *mid-swap* en euros a un año (suelo al 0%). A 31 de diciembre de 2018, el saldo del préstamo era de 74.010.000 euros (2017: 145.502.000 euros), reembolsables en 2019.

En 2017, la sociedad recibió un préstamo de 200.000.000 euros de Iberia para fines corporativos generales, a un interés de 1.75% sobre el *mid-swap* en euros a seis meses. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 2.602.000 euros (2017: 2.567.000 euros). El importe devuelto fue de 5.057.000 euros. A 31 de diciembre de 2018, el saldo del préstamo era de 200.112.000 euros (2017: 200.000.000 euros), reembolsables en 2022.

En 2018, la Sociedad recibió un préstamo de 100.000.000 euros de Iberia para fines corporativos generales, a un interés de 1.95% sobre el *mid-swap* en euros a cinco años. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 1.105.000 euros. A 31 de diciembre de 2018 el saldo del préstamo era de 101.105.000 euros, reembolsables en 2023.

En mayo de 2018, la Sociedad recibió un préstamo de 100.000.000 euros de Aer Lingus para fines corporativos generales, a un interés de 2.00% sobre el *mid-swap* en euros a cinco años. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 1.486.000 euros. El importe devuelto fue de 1.205.000 euros. A 31 de diciembre de 2018 el saldo del préstamo era de 100.281.000 euros, reembolsables en 2023.

En junio de 2018, la Sociedad recibió un préstamo de 100.000.000 euros de Aer Lingus para fines corporativos generales, a un interés de 2.00% sobre el *mid-swap* en euros a cinco años. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 1.347.000 euros. El importe devuelto fue de 1.160.000 euros. A 31 de diciembre de 2018 el saldo del préstamo era de 100.187.000 euros, reembolsables en 2023.

En mayo de 2018, la Sociedad recibió un préstamo de 57.000.000 euros de British Airways para fines corporativos generales, a un interés de 2.00% sobre el *mid-swap* en euros a cinco años. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 859.000 euros. El importe devuelto fue de 2.451.000 euros. A 31 de diciembre de 2018 el saldo del préstamo era de 55.408.000 euros, reembolsables desde 2019 hasta 2023.

En julio de 2018, la Sociedad recibió un préstamo de 77.000.000 euros de British Airways para fines corporativos generales, a un interés de 2.00% sobre el *mid-swap* en euros a cinco años. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 781.000 euros. El importe devuelto fue de 1.741.000 euros. A 31 de diciembre de 2018 el saldo del préstamo era de 76.040.000 euros, reembolsables desde 2019 hasta 2023.

En mayo de 2018, LEVEL recibió un préstamo de 57.000.000 euros de la Sociedad para fines corporativos generales, a un interés del de 6.00% sobre el *mid-swap* en euros a cinco años. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 2.300.000 euros. El importe devuelto fue de 2.713.000 euros. A 31 de diciembre de 2018 el saldo del préstamo era de 56.587.000 euros, reembolsables desde 2019 hasta 2023.

En julio de 2018, LEVEL recibió un préstamo de 77.000.000 euros de la Sociedad para fines corporativos generales, a un interés de 6.00% sobre el *mid-swap* en euros a cinco años. Los intereses devengados y pagaderos en el año ascendieron a 2.272.000 euros. El importe devuelto fue de 1.812.000 euros. A 31 de diciembre de 2018 el saldo del préstamo era de 77.460.000 euros, reembolsables desde 2019 hasta 2023.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

16. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS continuación

16.2 Remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

El detalle de la remuneración percibida por los miembros del Consejo de Administración y por el Comité de Dirección durante los ejercicios finalizados el 31 de diciembre se presenta a continuación:

	2018	2017
Consejo de Administración		
Salarios (fijo y variable)	6.613	7.989
Remuneraciones en especie	667	755
Pólizas de seguros de vida	23	17
	7.303	8.761
Comité de Dirección		
Salarios (fijo y variable)	13.047	15.344
Remuneraciones en especie	1.568	1.428
Pólizas de seguros de vida	35	21
Aportaciones a planes de pensiones	18	23
	14.668	16.816

Las obligaciones pendientes por pensiones, que representan el valor de transferencia de las pensiones devengadas, relativas al Comité de Dirección ascendieron a 4.406.000 euros (2017: 4.405.000 euros).

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 no se han concedido anticipos o préstamos a miembros del Consejo de Administración.

Los Consejeros también han confirmado que no ostentan cargos ni desempeñan funciones en empresas dedicadas a actividades idénticas, similares o complementarias a las desarrolladas por la Sociedad, ni realizan actividades en su propio nombre o en nombre de terceros que sean idénticas, similares o complementarias a las desarrolladas por la Sociedad.

17. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

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

Plan de Participación en Resultados de IAG

El Plan de Participación en Resultados de IAG (*Performance Share Plan*, PSP), está dirigido a ejecutivos *senior* y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la definición y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. En 2014, la adjudicación condicionada de acciones asignadas estuvo sujeta a la consecución de diversos objetivos de rendimiento en un plazo de tres años, siempre que el empleado siga trabajando en el Grupo. A partir de 2015 se adjudicaron opciones gratuitas y también se dispuso de un periodo de tenencia adicional de dos años, una vez transcurrido el periodo de rentabilidad, antes de la consolidación. Las adjudicaciones realizadas en 2014 se consolidaron en un 50 por ciento si se alcanzan los objetivos de rentabilidad TSR fijada por IAG con respecto al MSCI European Transportation Index, y en un 50 por ciento si se alcanzan los objetivos de beneficios por acción. Las adjudicaciones efectuadas desde 2015 se consolidarán en una tercera parte si se alcanzan los objetivos de rentabilidad con respecto al MSCI European Transportation Index, en otra tercera parte si se alcanzan los objetivos de beneficios por acción y en otra tercera parte si se alcanzan los objetivos de rentabilidad sobre el capital invertido.

Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG

El Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG (*IAG Incentive Award Deferral Plan*, IADP) se concede a empleados cualificados en función de tests de rendimiento y servicio. El pago se concederá cuando se active la adjudicación de incentivos, siempre que el empleado siga trabajando en el Grupo en los tres años siguientes a la fecha de concesión. Los empleados correspondientes recibirán el 50 por ciento de su adjudicación de incentivos en efectivo y el 50 por ciento restante en acciones a través del IADP.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

17. PAGOS BASADOS EN ACCIONES continuación**Resumen de los planes de pago basados en acciones**

	Pendientes a 1 de enero de 2018 Miles	Números de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones consolidadas Miles	Pendientes al 31 de diciembre de 2018 Miles	Ejercitables al 31 de diciembre de 2018 Miles
Plan de Diferimiento de Incentivos	1.892	952	23	928	1.893	-
Plan de Participación en Resultados	5.469	1.928	700	153	6.544	-
	7.361	2.880	723	1.081	8.437	-

En el cálculo del valor razonable de los planes de pagos basados en acciones que se liquidan con instrumentos de patrimonio, que se determinó usando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones en las que se concedieron los planes, se emplearon las siguientes hipótesis de términos medios ponderados:

	2018	2017
Valor razonable medio ponderado (GBP)	4,01	3,66
Volatilidad prevista del precio de la acción (por ciento)	35	35
Volatilidad prevista del grupo comparativo (por ciento)	20	20
Correlación prevista del comparativo (por ciento)	60	65
Vigencia prevista de las opciones (años)	4,6	4,8
Precio medio ponderado de la acción en la fecha de concesión (GBP)	6,91	5,46

La volatilidad se calculó a partir de la volatilidad del precio semanal de las acciones de la Sociedad. El movimiento previsto refleja la hipótesis de que el movimiento histórico es orientativo de tendencias futuras, lo que no tiene por qué ser necesariamente el resultado real. El valor razonable del Plan de Participación en Resultados de IAG también tiene en cuenta una condición de mercado de retorno total para el accionista en comparación con competidores estratégicos. En el cálculo del valor razonable no se incorporaron más características de las opciones concedidas.

La Sociedad registró un cargo por pagos basados en acciones de 12.689.000 euros (2017: 13.059.000 euros) durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018. Se registró un abono de 30.724.000 euros (2017: 32.303.000 euros) en reservas que representa el cargo total del Grupo, incluido un cargo de impuestos diferidos de 123.000 euros (2017: crédito de 958.000 euros), y un importe recuperable del impuesto de sociedades por consolidación de pagos basados en acciones de 209.000 euros (2017: 782.000 euros). Las empresas del Grupo son objeto de un recargo por las acciones concedidas a sus empleados.

18. OTRA INFORMACIÓN**18.1 Datos de plantilla**

Categoría profesional	Número de empleados al cierre del ejercicio			Número medio de empleados
	Hombres	Mujeres	Total	
2018				
Comité de Dirección	8	2	10	10
Todos los demás empleados	85	56	141	142
	93	58	151	152
2017				
Comité de Dirección	8	2	10	10
Todos los demás empleados	75	55	130	136
	83	57	140	146

No hay empleados con una minusvalía mayor al 33 por ciento.

Al 31 de diciembre de 2018 el Consejo de Administración estaba integrado por doce personas, ocho hombres y cuatro mujeres (2017: doce personas, de las cuales nueve hombres y tres mujeres).

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 continuación

18. OTRA INFORMACIÓN continuación

18.2 Honorarios de auditoría

Los honorarios por servicios de auditoría y otros servicios prestados por el auditor de las cuentas anuales de la Sociedad y del Grupo, Ernst & Young S.L., son los siguientes:

	2018	2017
Honorarios de auditoría de las cuentas anuales	544	557
Otros servicios relacionados con la auditoría	138	142
Todos los demás servicios	27	27
	709	726

En las cuentas anuales consolidadas del Grupo se incluye información sobre los servicios provistos por Ernst & Young S.L. y otras empresas de su red para la Sociedad.

18.3 Información relativa a cuestiones medioambientales

Los abajo firmantes, en calidad de Consejeros de la Sociedad, por la presente declaran que los registros contables correspondientes a las cuentas anuales no contienen partidas de carácter medioambiental que sea preceptivo incluir en virtud del punto 5 de la Norma de valoración 4ª "Cuentas Anuales", ni del Artículo 3 del Plan General de Contabilidad español (Real Decreto 1514/2010, de 16 de noviembre).

19. HECHOS POSTERIORES AL BALANCE

No existen hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio que deban declararse en las presentes cuentas.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Informe de gestión al 31 de diciembre de 2018

INFORME DE GESTIÓN

International Consolidated Airlines Group, S.A., conocido como International Airlines Group o IAG, es la sociedad matriz de British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, IAG Cargo, Veloz, IAG GBS, AERL Holding, LEVEL e IAG Connect. El Grupo se constituyó el 21 de enero de 2011 tras finalizarse la fusión entre British Airways e Iberia.

Análisis de negocio

IAG es una sociedad inscrita en España, donde se celebran las sesiones de su Consejo de Administración. IAG tiene una sede operativa en su sucursal británica de Londres, en la que una plantilla media de 152 empleados (2017: 146), dirige las funciones clave de apoyo del Grupo. La Sociedad se centra en la estrategia del Grupo, las sinergias, digital y conectividad, y el apoyo a las funciones financieras, jurídicas y de comunicación, así como la administración de la Sociedad.

Los costes relacionados con el trabajo realizado por cuenta de las sociedades operativas del Grupo se facturan a dichas sociedades.

Está previsto que IAG, la Sociedad, siga siendo relativamente pequeña dentro del Grupo y continúe suministrando servicios de apoyo a las sociedades operativas cuando sea necesario, así como orientación para la estrategia del Grupo.

La misión de IAG es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional, maximizando la creación de valor duradero para nuestros accionistas y clientes.

Los objetivos estratégicos de IAG son los siguientes:

- Fortalecer una cartera de marcas y negocios líderes
- Reforzar las posiciones de liderazgo mundial
- Mejorar la plataforma integrada común

Cómo creamos valor:

- Una oferta comercial sin competencia
- Crecimiento sostenible y creador de valor
- Eficiencia e innovación

IAG está comprometida con la creación de un entorno propicio e integrador para todos sus empleados y con la igualdad de oportunidades de desarrollo profesional. El Consejo de Administración supervisa e informa sobre las cuestiones relacionadas con la diversidad a todos los niveles del Grupo. En concreto, la diversidad ha sido un aspecto esencial a la hora de planificar la composición a largo plazo del propio Consejo. La política de diversidad del Consejo se describe en la página web de la Sociedad, donde también se publican las cifras sobre diversidad de géneros.

Análisis financiero

Cuenta de resultados

Los ingresos derivados del cobro a las aerolíneas de los servicios que les presta IAG ascendieron a un total de 67 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 (2017: 65 millones de euros). Dichos servicios abarcan el control financiero sobre la política de tesorería, el apoyo de tesorería (incluidas la cobertura, la financiación y la refinanciación), las grandes inversiones en inmovilizado, la coordinación y el apoyo a las sinergias y la administración general del Grupo. A tipos de cambio constantes, los ingresos en 2018 aumentaron en 2 millones de euros, debido principalmente a un recargo por mayores gastos de servicios externos recibidos a las compañías operativas.

Durante el ejercicio, la Sociedad percibió ingresos por dividendos de British Airways, Iberia y AERL Holding por un total de 693 millones de euros (2017: 636 millones de euros de British Airways, Veloz y AERL Holding).

Los gastos de la Sociedad se distribuyen entre gastos de personal, servicios recibidos y otros gastos de la explotación.

Los gastos de personal del ejercicio se elevan a 50 millones de euros (2017: 54 millones de euros). A tipos de cambio constantes, los gastos de personal, sin incluir el impacto de los costes asociados a los planes de pago basados en acciones, han disminuido un 6 por ciento. El descenso se debe a los menores costes relacionados con planes de incentivos a los empleados. El cargo relacionado con los pagos en acciones y los consiguientes costes de seguridad social de 16 millones de euros se incluyen en los gastos de personal y son similares a los del año anterior.

Los servicios recibidos corresponden principalmente al apoyo a las actividades de departamentos clave, mientras que los otros gastos reflejan los costes de funcionamiento de las oficinas de IAG y de TI, así como los gastos de cotización en la CNMV y la Bolsa de valores de Londres. En 2018 el Grupo asumió honorarios profesionales adicionales relacionados con asuntos regulatorios y operaciones de fusión y adquisición.

El aumento de los ingresos financieros y los gastos financieros está relacionado con préstamos con empresas del Grupo y refleja los nuevos préstamos recibidos y concedidos durante el año. Los gastos financieros por deudas con terceros engloban principalmente los gastos por intereses sobre la emisión de bonos convertibles de 24 millones de euros (2017: 23 millones). La variación en el valor razonable de instrumentos financieros recoge una ganancia de 4 millones de euros por derivados formalizados por la Sociedad que no están clasificados como de cobertura (2017: 15 millones de euros de pérdida).

Los beneficios antes impuestos del ejercicio ascendieron a 661 millones de euros (2017: 587 millones de euros).

El crédito fiscal de 1 millón de euros (2017: crédito de de 9 millones de euros) corresponde a:

- las pérdidas cedidas por la Sociedad al grupo fiscal español de IAG para su pago al tipo impositivo del 25 por ciento,
- a los impuestos británicos sobre los beneficios de la sucursal británica al tipo de interés del 19 por ciento,
- un ajuste en relación con años anteriores, y
- al reconocimiento del activo por impuesto diferido derivado del cargo por pagos basados en acciones al tipo impositivo del 19 por ciento.

El beneficio después de impuestos por operaciones continuadas ascendió a 662 millones de euros en el ejercicio (2017: 596 millones de euros).

Balance

Los activos principales de IAG son sus filiales. Las inversiones de IAG en British Airways y en Iberia, que se produjeron en el momento de la fusión, el 21 de enero de 2011, ascienden a 6.208 millones de euros. Durante 2018, se recibieron pagos de Iberia por importe de 75 millones de euros que se han reconocido contra el coste de la inversión. Durante el año, se capitalizó el saldo pendiente de pago del préstamo adeudado a la Sociedad por Veloz por importe de 146 millones de euros. La Sociedad realizó inversiones por importe de 48 millones de euros en LEVEL, de 22 millones de euros en IAG GBS y de 5 millones de euros en IAG Connect. A final de año, IAG mantenía una inversión de 4.155 millones de euros en British Airways, 2.389 millones de euros en Iberia, 836 millones de euros en AERL Holding, 166 millones de euros en Veloz, 58 millones de euros en LEVEL, 22 millones de euros en IAG GBS y 5 millones de euros en IAG Connect, lo que asciende a un total de 7.631 millones de euros; también mantiene la inversión en IAG Cargo.

Movimientos de las inversiones en el ejercicio anterior

Durante 2017, se recibió una distribución de Iberia por un total de 84 millones de euros que se reconoció empleando como contrapartida el coste de la inversión. Además, durante el año la mayor parte del saldo pendiente del préstamo entre la Sociedad y AERL Holding se capitalizó y la Sociedad efectuó una inversión de 10 millones de euros en FLY LEVEL S.L.

Autocartera

Durante el ejercicio, la Sociedad compró un total de 66 millones (2017: 75 millones) de acciones ordinarias como parte de su programa de recompra de acciones de 500 millones de euros (2017: 500 millones de euros) que se lanzó en mayo de 2018. Este programa forma parte de la estrategia financiera de la Sociedad de incrementar la rentabilidad de efectivo a accionistas, al mismo tiempo que reinvierte en el negocio y gestiona el apalancamiento. Al finalizar el programa, estas acciones de autocartera se cancelaron.

Un total de 1,2 millones de acciones consolidaron durante el ejercicio en relación con los planes de pagos basados en acciones de 2015 (2017: 2,6 millones). La cantidad total de autocartera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2018 supone un 0,44 por ciento (2017: 0,49 por ciento) del capital social emitido total en esa fecha.

Dividendos

El 25 de octubre de 2018, el Consejo de Administración de IAG aprobó el reparto de un dividendo a cuenta en efectivo de 14,5 céntimos de euro por acción.

El 27 de febrero de 2019, el Consejo de Administración de IAG propuso el reparto de un dividendo complementario en efectivo de 16,5 céntimos de euro por acción. El Consejo de Administración también propuso el reparto de un dividendo especial de 35,0 céntimos de euro por acción. El dividendo complementario y el dividendo especial propuestos están sujetos a su aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas y no se reconocen como pasivo a 31 de diciembre de 2018. El dividendo complementario propuesto sería distribuido con cargo al beneficio del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2018.

Hechos posteriores al balance

Aparte de los dividendos, no existen hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio que deban declararse en las presentes cuentas.

Investigación y desarrollo

La Sociedad no lleva a cabo ninguna actividad de investigación o de desarrollo.

Gestión del riesgo financiero

Dada la naturaleza del modelo de negocio de la Sociedad y de su habilidad para pagar dividendos a sus accionistas, la Sociedad está expuesta principalmente al riesgo de capital y de crédito. Los objetivos de gestión de capital de la Sociedad consisten en proteger la capacidad del Grupo para seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento, para mantener una estructura de capital óptima a fin de reducir el coste de capital y proveer retornos futuros a sus accionistas.

Principales riesgos e incertidumbres

Los Consejeros del Grupo consideran que los riesgos e incertidumbres descritos a continuación son los que más pueden afectar a las actividades ordinarias de IAG como sociedad matriz. Estos riesgos son abordados por la dirección de IAG en el marco de una evaluación general de los riesgos del Grupo que se rige por el marco de Gestión de Riesgos Empresariales de IAG. La lista no pretende ser exhaustiva.

Sistemas e infraestructuras de tecnologías de la información

Dependemos de sistemas de TI en la mayoría de los procesos de negocio relevantes. Existen planes de control de sistemas, de recuperación en caso de desastre y de continuidad del negocio que mitigan el riesgo de fallo de sistemas críticos. El Grupo sigue trabajando con expertos de primera línea y está incrementando la resiliencia con la puesta en marcha de planes acordados, entre los que se incluye la inversión en nuevas tecnologías, actualizaciones y una plataforma operativa sólida.

Riesgo crediticio de contraparte

La Sociedad está expuesta al incumplimiento de los contratos financieros por sus contrapartes en actividades como los depósitos monetarios y la cobertura de los riesgos relativos a las oscilaciones de los precios del combustible y los tipos de cambio. Los incumplimientos por las contrapartes financieras pueden dar lugar a pérdidas financieras. La exposición en esta área se mitiga gracias a que todos los depósitos monetarios están sujetos a la política sobre riesgo crediticio de contraparte del departamento de Tesorería del Grupo IAG, que establece límites y supervisa la exposición a los bancos en todo el Grupo.

Estructura de gobierno corporativo del Grupo

La estructura de gobierno del Grupo implantada en el momento de la fusión incluye una serie de características complejas, entre ellas estructuras nacionales destinadas a proteger las rutas de British Airways e Iberia y sus licencias operativas. La estructura de gobierno está ampliándose a otras aerolíneas del Grupo. IAG podría afrontar dificultades en relación con su estructura de propiedad y control. IAG sigue dialogando con las autoridades pertinentes cuando proceda en relación con la estructura del Grupo.

Incumplimiento de normativa clave, como la legislación sobre competencia, sobornos y corrupción

La Sociedad está expuesta al riesgo de que un empleado o un grupo de empleados manifieste conductas contrarias a la ética que acarreen daños reputacionales, multas o pérdidas. La Sociedad cuenta con un marco claro para estos temas, incluyendo políticas detalladas a nivel Grupo diseñadas para garantizar el cumplimiento normativo. Existen programas de formación obligatoria para concienciar a los empleados sobre estas cuestiones.

Contamos con profesionales de cumplimiento normativo especializados en derecho de la competencia que prestan apoyo y asistencia a nuestros negocios.

Reputación

Dado que es una entidad cotizada en España y el Reino Unido, y como propietaria de British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, Avios y LEVEL, la Sociedad está expuesta al riesgo reputacional y en consecuencia a un impacto sobre las marcas del Grupo. Este riesgo se atenúa a través de un Comité de Divulgación que se reúne mensualmente para valorar la adecuación y exactitud de la comunicación externa. El departamento de Comunicación de la Sociedad también trabaja en estrecha colaboración con las compañías operativas para garantizar la coherencia de la comunicación externa.

Impuestos

La Sociedad está expuesta a riesgos fiscales sistémicos derivados de los cambios en la legislación tributaria o de la impugnación por parte de las autoridades fiscales de la interpretación de dicha legislación. Existe un riesgo reputacional derivado del cuestionamiento de los asuntos fiscales de la Sociedad por parte de los medios de comunicación o por otros organismos representativos. La Sociedad trata de cumplir la ley, actuar con integridad en todos los asuntos fiscales y mantener una relación abierta con los reguladores. El Grupo se adhiere a la política fiscal aprobada por el Consejo de Administración de IAG y está comprometido con cumplir con todas las leyes fiscales, actuar con integridad en todos los asuntos fiscales y trabajar de forma transparente con las autoridades fiscales. El riesgo tributario de IAG está gestionado por el departamento fiscal de IAG y supervisado por el Consejo de Administración a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

El Informe Anual español de Gobierno Corporativo de International Consolidated Airlines Group, S.A. correspondiente al ejercicio 2018, preparado conforme al modelo aprobado por la Circular 2/2018, de 12 de junio, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores forma parte integrante de este Informe de Gestión y, desde la fecha de publicación del Informe Anual de 2018, se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web corporativa de International Consolidated Airlines Group, S.A., quedando incorporado por referencia a todos los efectos oportunos.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES Y DEL INFORME DE GESTIÓN INDIVIDUAL DEL EJERCICIO 2018

El Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group, S.A., en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y en el artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular con fecha 27 de febrero de 2019 las Cuentas Anuales Individuales y el Informe de Gestión Individual de la citada sociedad correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018, que constan en los documentos anexos que preceden a esta hoja.

Y para que así conste, firman a continuación los miembros del Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group, S.A. a 27 de febrero de 2019:

Antonio Vázquez Romero
Presidente

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

Marc Jan Bolland

Patrick Jean Pierre Cescau

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Deborah Linda Kerr

María Fernanda Mejía Campuzano

Kieran Charles Poynter

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Marjorie Morris Scardino

Lucy Nicola Shaw

Alberto Terol Esteban

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Consolidadas
emitido por un Auditor Independiente

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado
correspondientes al ejercicio anual terminado
el 31 de diciembre de 2018

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2018, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2018, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Riesgo

Reconocimiento de ingresos de pasajeros y otros ingresos (21.549 millones de EUR y 1.684 millones de EUR, ejercicio 2017 reformulado: 20.285 millones de EUR y 1.463 millones de EUR).

Nuestra respuesta al riesgo

Nuestros procedimientos han consistido en lo siguiente:

Ingresos de pasajeros:

- ▶ Hemos comprobado el diseño y funcionamiento de una muestra de los principales controles de los procesos relativos a los ingresos de pasajeros de cada una de las aerolíneas del Grupo.

Riesgo

La contabilidad de ingresos de pasajeros es susceptible de manipulación por parte de la dirección mediante registro de entradas manuales (bien a nivel de las aerolíneas o como asiento de consolidación), manipulación de los sistemas de TI para acelerar el reconocimiento de ingresos o manipulación de los datos de entrada utilizados para calcular el importe de billetes vendidos que no van a ser utilizados. Consideramos que este riesgo afecta a todos los segmentos del Grupo.

La contabilización de los "programas de fidelización de clientes" del Grupo, incluidos los contabilizados en otros ingresos, está sujeta a estimaciones basadas en hipótesis definidas por la dirección en lo relativo a la asignación de ingresos contractuales entre los puntos emitidos y los servicios de marca y marketing prestados, así como respecto a la proporción de puntos que no serán canjeados. Dichas hipótesis se basan en una combinación de valoraciones externas en relación con los servicios de marca y marketing, modelos estadísticos en relación con el canje de puntos en el futuro e información de la dirección en relación con el coste de futuros productos de canje. Los cambios en estas hipótesis pueden tener un impacto significativo en los ingresos reconocidos en el ejercicio.

Ver la nota 2 de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra respuesta al riesgo

- ▶ Hemos revisado una muestra de los controles generales de TI para confirmar su eficacia a la hora de evitar manipulaciones no autorizadas de los sistemas.
- ▶ Hemos probado una muestra de billetes de pasajeros para confirmar que los ingresos se reconocieron en el periodo correcto.
- ▶ Hemos identificado y examinado asientos manuales significativos en los ingresos de pasajeros.
- ▶ Hemos validado los parámetros de cálculo de billetes vendidos que no van a ser utilizados volviendo a ejecutar los informes clave y hemos revisado la exhaustividad y la precisión de los datos subyacentes.

Programas de fidelización de clientes:

- ▶ Para una muestra de facturas emitidas a socios incluidos dentro del programa de fidelización, hemos comparado los importes facturados con los importes de efectivo recibidos o con la información obtenida de sociedades del Grupo en el caso de los puntos emitidos a aerolíneas del Grupo IAG.
- ▶ Hemos comprobado la asignación del efectivo cobrado de socios emisores entre los puntos emitidos y los servicios de marca y marketing prestados, para confirmar que los ingresos diferidos por puntos emitidos eran razonables.
- ▶ Hemos conciliado los puntos emitidos y canjeados en el ejercicio y la posición de cierre del balance de los registros financieros con las bases de datos de miembros de los programas de fidelidad respectivos.
- ▶ Hemos evaluado la idoneidad de las hipótesis sobre puntos no canjeados utilizadas en cada programa de fidelización, lo que incluye una comparación con los modelos estadísticos de terceros empleados por la dirección.
- ▶ Hemos evaluado la idoneidad de los desgloses relacionados.

Valoración de las obligaciones con el personal de British Airways e Iberia (25.820 millones de EUR, ejercicio 2017: 28.846 millones de EUR).

La valoración de estos saldos exige niveles de juicio y conocimientos técnicos significativos para seleccionar hipótesis de valoración adecuadas.

Los cambios en una serie de hipótesis clave (tasa de descuento, tasa de inflación, aumentos salariales, hipótesis de jubilación e hipótesis demográficas) pueden tener un impacto significativo en la valoración de los compromisos relacionados con los planes de pensiones.

Los compromisos de pensiones de prestaciones definidas de APS y NAPS de British Airways ascienden a 24.738 millones de EUR (2017: 27.666 millones de EUR) dentro del déficit neto de pensiones de 1.115 millones de EUR (2017: 507 millones de EUR). Los compromisos con empleados de Iberia ascienden a 1.082 millones de EUR (2017: 1.180 millones de EUR), que incluyen obligaciones relacionadas con planes de pensiones, prejubilaciones y planes de despido.

En 2018, la contabilidad del cierre del plan de NAPS incluía una serie de datos e hipótesis clave (tasa de descuento, tasa de inflación, hipótesis demográficas y acuerdos de transición) que pueden tener un impacto significativo en la valoración de los compromisos de pensiones y el cálculo de los costes de cierre.

Hemos involucrado a especialistas actuariales internos para colaborar en la evaluación de las hipótesis utilizadas para valorar las obligaciones a largo plazo con el personal del Grupo. Los procedimientos aplicados han consistido en lo siguiente:

- ▶ Hemos entendido las hipótesis clave utilizadas y el proceso seguido para desarrollarlas. En este caso, se mantuvo una reunión con actuarios externos.
- ▶ Hemos comparado los principales datos de entrada y metodologías utilizados con fuentes independientes, expectativas e información actual de mercado.
- ▶ Hemos comparado las hipótesis con las utilizadas el año anterior y hemos entendido la base de los posibles cambios.
- ▶ Hemos realizado una revisión independiente de una muestra de datos de beneficiarios de los planes proporcionados a los actuarios, comparando dichos datos con los registros de beneficiarios de planes de pensiones.
- ▶ Hemos evaluado la independencia y cualificación de los actuarios externos que asistieron a la dirección en el proceso de valoración.
- ▶ Hemos comprobado el cálculo de los acuerdos de transición y modificación del plan de NAPS incluida una evaluación de la idoneidad de las hipótesis utilizadas.
- ▶ Hemos evaluado el impacto de la equalización de pensión mínima garantizada (PMG) en las obligaciones de prestaciones definidas utilizando nuestros propios modelos.
- ▶ Hemos evaluado la idoneidad de los desgloses relacionados.

Riesgo

Nuestra respuesta al riesgo

Ver las notas 2, 24 y 30 de las cuentas anuales consolidadas.

La evaluación del valor contable del fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con duración indefinida (2.403 millones de EUR, ejercicio 2017: 2.363 millones de EUR).

La prueba anual de deterioro del fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con duración indefinida de las distintas Unidades Generadoras de Efectivo (UGEs) del Grupo requiere juicios significativos relativos a la previsión de proyecciones de los flujos de caja de cada UGE, junto con las tasas de descuento, tasas de crecimiento económico a largo plazo, precios del combustible y tipos de cambio.

Los cambios en esas hipótesis pueden afectar significativamente al margen disponible y cualquier posible deterioro, al igual que las hipótesis aplicadas en la identificación de UGEs.

Ver las notas 2 y 14 de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestros procedimientos han incluido lo siguiente:

- ▶ Hemos evaluado la razonabilidad de los planes de negocio de la dirección. Concretamente, si el precio del combustible y las hipótesis sobre tipos de cambio son razonables a la luz de los datos de mercado actuales.
- ▶ Hemos evaluado la razonabilidad de las hipótesis clave de la dirección. Para ello, hemos llevado a cabo una evaluación de la alineación de las tasas de crecimiento a largo plazo con nuestra expectativa sobre la inflación a largo plazo y el crecimiento del PIB en las regiones en las que operan las distintas UGEs, y si las tasas de descuento se encuentran dentro de rangos aceptables. Hemos involucrado a un especialista en valoraciones para evaluar las tasas de descuento utilizadas para descontar los flujos de caja futuros en cada una de las distintas UGEs.
- ▶ Hemos considerado el impacto potencial en las hipótesis clave incluidas en los planes de negocio de la dirección de las incertidumbres relacionadas con la salida del Reino Unido de la Unión Europea.
- ▶ Hemos evaluado la precisión de las previsiones utilizadas en años anteriores comparándolas con los resultados reales.
- ▶ Hemos comprobado los cálculos de deterioro. Adicionalmente, hemos revisado y cuestionado el análisis de sensibilidad de la dirección para evaluar si un cambio en las hipótesis clave de alguna de las UGEs del Grupo daría lugar a que los valores contables excedieran los valores recuperables.
- ▶ Hemos evaluado la idoneidad de los desgloses relacionados.

Valoración de las obligaciones de mantenimiento de aeronaves (1.359 millones de EUR, ejercicio 2017: 1.125 millones de EUR).

El Grupo opera aeronaves propias o mantenidas mediante contratos de arrendamiento operativo o financiero. Los pasivos por costes de mantenimiento se producen durante el plazo del arrendamiento en relación con aeronaves mantenidas mediante arrendamientos operativos. Se producen por obligaciones legales y contractuales relacionadas con las condiciones en las que la aeronave se devuelve al arrendador.

Estas provisiones requieren juicios y estimaciones complejas que incluyen tener en cuenta el uso de las aeronaves, los intervalos de mantenimiento previstos, los costes de mantenimiento futuros y el estado de las aeronaves.

Ver las notas 2 y 24 de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestros procedimientos han incluido lo siguiente:

- ▶ Hemos entendido los procesos de estimación y hemos comprobado los cálculos de costes de mantenimiento realizados por la dirección.
- ▶ Hemos comprobado la razonabilidad de los datos e hipótesis manejados por la dirección en el cálculo de la provisión para mantenimiento al final del ejercicio, lo que incluye evaluar el momento de las tareas de mantenimiento y comparar la valoración de los costes de mantenimiento con facturas históricas, listas de precios de terceros y/o contratos de mantenimiento.
- ▶ Hemos obtenido y revisado una muestra de los contratos de arrendamiento de motores, fuselaje y otros activos para comprobar la exhaustividad de los pasivos por obligaciones asociadas a la devolución al final del arrendamiento.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2018, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

- a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera consolidado, así como a determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC), según se define en el art. 35.2. b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión, o en su caso, que se haya incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa, y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información no financiera mencionada en el apartado a) anterior se presenta en el informe separado, “Estado de la información no financiera” al cual se incluye referencia en el informe de gestión consolidado, que la información del IAGC, mencionada en dicho apartado, se incluye en el informe de gestión consolidado, y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y de la comisión de auditoría y cumplimiento en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- ▶ Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- ▶ Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- ▶ Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.
- ▶ Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- ▶ Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- ▶ Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.
- ▶ Nos comunicamos con la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

- ▶ También proporcionamos a la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.
- ▶ Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.
- ▶ Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Informe adicional para la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante de fecha 4 de marzo de 2019.

Periodo de contratación

La Junta General (Ordinaria/Extraordinaria) de Accionistas celebrada el 14 de junio de 2018 nos nombró como auditores del Grupo para el ejercicio 2018.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdo/os de la Junta General de Accionistas para el periodo de un año y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011.

No tenemos nada que reportar en relación a nuestra obligación de revisar, de acuerdo con las United Kingdom Listing Rules, la declaración del Consejo de Administración en relación al principio de empresa en funcionamiento y viabilidad a largo plazo y la sección del informe de Gobierno Corporativo en relación al cumplimiento de la Sociedad con aquellas disposiciones del UK Corporate Governance Code, sujetas a nuestra revisión.

ERNST & YOUNG, S.L.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores
de Cuentas con el Nº S0530)

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

ERNST & YOUNG, S.L.

2019 Núm. 01/19/03343

96,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:
Informe de auditoría de cuentas sujeto
a la normativa de auditoría de cuentas
española o internacional



Hildur Eir Jónsdóttir
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores
de Cuentas con el Nº 18201)

4 de marzo de 2019

**INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. Y
SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Cuentas anuales consolidadas
correspondientes al ejercicio anual terminado el
31 de diciembre de 2018

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Nota	Antes de partidas excepcionales 2018	Partidas excepcionales	Total 2018	Antes de partidas excepcionales 2017 (reformulado) ¹	Partidas excepcionales	Total 2017 (reformulado) ¹
Ingresos de pasaje		21.549		21.549	20.285		20.285
Ingresos de carga		1.173		1.173	1.132		1.132
Otros ingresos		1.684		1.684	1.463		1.463
Total ingresos	3	24.406		24.406	22.880		22.880
Gastos de personal	4, 7	4.812	(460)	4.352	4.740	248	4.988
Gastos de combustible y derechos de emisión		5.283		5.283	4.610		4.610
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4	2.888		2.888	2.673	14	2.687
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.184		2.184	2.151		2.151
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	4	1.828		1.828	1.773	19	1.792
Propiedad, TI y otros gastos	4	918	12	930	915	7	922
Gastos comerciales		1.046		1.046	982		982
Depreciación, amortización y deterioro	5	1.254		1.254	1.184		1.184
Gastos de arrendamiento operativo de flota	5	890		890	888		888
Diferencias de tipo de cambio		73		73	14		14
Gastos totales de las operaciones		21.176	(448)	20.728	19.930	288	20.218
Beneficio de las operaciones	3	3.230	448	3.678	2.950	(288)	2.662
Gastos financieros	8	(231)		(231)	(225)		(225)
Ingresos financieros	8	41		41	45		45
Crédito/(carga) financiero neto correspondiente a pensiones	8	27		27	(28)		(28)
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera		(19)		(19)	38		38
Otros cargos no operativos	8	(9)		(9)	(11)		(11)
Gastos no operativos netos		(191)		(191)	(181)		(181)
Beneficio antes de impuestos		3.039	448	3.487	2.769	(288)	2.481
Impuestos	9	(558)	(32)	(590)	(538)	66	(472)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.481	416	2.897	2.231	(222)	2.009
Atribuible a:							
Accionistas de la matriz		2.469		2.885	2.211		1.989
Socios externos		12		12	20		20
		2.481		2.897	2.231		2.009
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	10	122,1		142,7	105,9		95,2
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	10	117,7		137,4	102,2		92,0

¹ Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2018	2017 (reformulado) ¹
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	29	(517)	101
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	29	(480)	28
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable		13	(41)
Diferencias de cambio	29	(80)	(127)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio		(5)	9
Movimientos en el valor razonable de coberturas de flujos de caja		26	-
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	29	(696)	739
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos		(1.739)	709
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.897	2.009
Resultado total reconocido del ejercicio		1.158	2.718
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		1.146	2.698
Socios externos	29	12	20
		1.158	2.718

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017 (reformulado) ¹	1 de enero de 2017 (reformulado) ¹
Activo no corriente				
Inmovilizado material	12	12.437	11.846	12.227
Inmovilizado inmaterial	14	3.198	3.018	3.037
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	15	31	30	29
Otras inversiones en patrimonio	16	80	79	73
Activos derivados de retribuciones a empleados	30	1.129	1.023	1.028
Instrumentos financieros derivados	26	221	145	169
Activos por impuesto diferido	9	536	523	561
Otros activos no corrientes	17	309	376	499
		17.941	17.040	17.623
Activo corriente				
Activos no corrientes mantenidos para la venta		-	-	38
Existencias		509	432	458
Deudores comerciales	17	1.597	1.463	1.370
Otros activos corrientes	17	1.175	958	899
Activo por impuesto corriente	9	383	258	228
Instrumentos financieros derivados	26	155	405	329
Otros depósitos remunerados a corto plazo	18	2.437	3.384	3.091
Efectivo y activos líquidos equivalentes	18	3.837	3.292	3.337
		10.093	10.192	9.750
Total activo		28.034	27.232	27.373
Fondos propios				
Capital suscrito	27	996	1.029	1.066
Prima de emisión	27	6.022	6.022	6.105
Acciones propias	27	(68)	(77)	(96)
Otras reservas	29	(236)	(348)	(2.149)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		6.714	6.626	4.926
Socios externos	29	6	307	308
Total patrimonio neto		6.720	6.933	5.234
Pasivo no corriente				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	22	6.633	6.401	7.589
Obligaciones de retribuciones a empleados	30	289	792	2.363
Pasivo por impuesto diferido	9	453	526	110
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	24	2.268	2.113	1.987
Instrumentos financieros derivados	26	423	114	20
Otros pasivos a largo plazo	21	198	222	238
		10.264	10.168	12.307
Pasivo corriente				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	22	876	930	926
Acreedores y otras cuentas por pagar	19	3.959	3.723	3.266
Ingresos diferidos por venta de billetes	20	4.835	4.742	4.680
Instrumentos financieros derivados	26	656	111	88
Pasivo por impuesto corriente	9	165	78	101
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	24	559	547	771
		11.050	10.131	9.832
Total pasivo		21.314	20.299	22.139
Total patrimonio neto y pasivo		28.034	27.232	27.373

¹ Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2018	2017 (reformulado) ¹
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación			
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales		3.678	2.662
Depreciación, amortización y deterioro	5	1.254	1.184
Variación del capital circulante		(64)	647
<i>Aumento en deudores comerciales, pagos anticipados, existencias y otros activos corrientes</i>		<i>(650)</i>	<i>(287)</i>
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar, ingresos diferidos por venta de billetes y pasivos corrientes</i>		<i>586</i>	<i>934</i>
Pagos relacionados con reestructuración	24	(220)	(248)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones ²	30	(898)	(899)
Costes de servicio de planes de pensiones	30	55	233
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		(114)	264
Intereses pagados		(149)	(122)
Intereses percibidos		37	29
Impuestos		(343)	(237)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		3.236	3.513
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		(2.802)	(1.490)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		574	306
Fondos netos procedentes de la venta de inversiones		-	17
Disminución/(aumento) de otros depósitos remunerados a corto plazo		924	(432)
Otros movimientos de inversión		61	55
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(1.243)	(1.544)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación			
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo		1.078	178
Amortización de préstamos		(275)	(148)
Amortización de arrendamientos financieros		(824)	(825)
Adquisición de acciones propias		(500)	(500)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos		(312)	(21)
Dividendos pagados		(577)	(512)
Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación		(1.410)	(1.828)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		583	141
Diferencias netas por cambio de divisa		(38)	(186)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		3.292	3.337
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	18	3.837	3.292
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	18	2.437	3.384
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	18	6.274	6.676

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

2 Incluye costes de flujo de efectivo de planes transitorios relacionados con los cambios en los planes de pensiones de British Airways. Véase nota 4.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 27)	Otras reservas (nota 29)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 29)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2018 (reformulado)	1.029	6.022	(77)	(2.626)	2.278	6.626	307	6.933
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	2.885	2.885	12	2.897
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	77	-	77	-	77
Gastos de combustible	-	-	-	(565)	-	(565)	-	(565)
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	4	-	4	-	4
Gastos financieros	-	-	-	4	-	4	-	4
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	-	-	(491)	-	(491)	-	(491)
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	-	-	(5)	-	(5)	-	(5)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	13	-	13	-	13
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(80)	-	(80)	-	(80)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(696)	(696)	-	(696)
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	(1.043)	2.189	1.146	12	1.158
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(1)	-	(1)	-	(1)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	31	31	-	31
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	9	-	(15)	(6)	-	(6)
Adquisición de acciones propias	-	-	(500)	-	-	(500)	-	(500)
Dividendo	-	-	-	-	(582)	(582)	-	(582)
Reducción de capital social	(33)	-	500	33	(500)	-	-	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Transferencias entre reservas	-	-	-	77	(77)	-	-	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	(312)	(312)
A 31 de diciembre de 2018	996	6.022	(68)	(3.560)	3.324	6.714	6	6.720

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 27)	Otras reservas (nota 29)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 29)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2017	1.066	6.105	(96)	(2.671)	952	5.356	308	5.664
Reformulado por la adopción de nuevas normas	-	-	-	38	(468)	(430)	-	(430)
A 1 de enero de 2017 (reformulado)	1.066	6.105	(96)	(2.633)	484	4.926	308	5.234
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	1.989	1.989	20	2.009
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	84	-	84	-	84
Gastos de combustible	-	-	-	(38)	-	(38)	-	(38)
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(18)	-	(18)	-	(18)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	-	-	101	-	101	-	101
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	-	-	9	-	9	-	9
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	(41)	-	(41)	-	(41)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(127)	-	(127)	-	(127)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	739	739	-	739
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	(30)	2.728	2.698	20	2.718
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	34	34	-	34
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	19	-	(33)	(14)	-	(14)
Adquisición de acciones propias	-	-	(500)	-	-	(500)	-	(500)
Dividendo	-	-	-	-	(518)	(518)	-	(518)
Reducción de capital social	(37)	-	500	37	(500)	-	-	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Transferencias entre reservas	-	(83)	-	-	83	-	-	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)
A 31 de diciembre de 2017	1.029	6.022	(77)	(2.626)	2.278	6.626	307	6.933

1 Antecedentes e información general

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, “International Airlines Group”, “IAG” o el “Grupo”) es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, “British Airways” e “Iberia” respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. (“Vueling”) fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group Plc (“Aer Lingus”) el 18 de agosto de 2015. En la sección dedicada a las inversiones del Grupo, figura una lista de las filiales del Grupo.

Las acciones de IAG se negocian en el mercado principal de valores cotizados de la Bolsa de Londres, así como en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (“las Bolsas españolas”) a través del Mercado Continuo Español (Sistema de Interconexión Bursátil Español).

2 Políticas contables significativas

Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (las NIIF adoptadas por la UE). Las cuentas anuales consolidadas se presentan redondeadas al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Las presentes cuentas anuales se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluidos los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio, que se registran al valor razonable. El valor contable de activos y pasivos reconocidos que están sujetos a coberturas de valor razonable se ajustan para registrar cambios de valor razonable atribuibles a los riesgos que se están cubriendo. Para ofrecer información adicional sobre la naturaleza de las partidas no operativas incluidas en la Cuenta de resultados, el Grupo ha incluido una línea adicional, “Otros (cargos)/créditos no operativos”, con análisis adicional provisto en la nota 8 de las cuentas.

Las cuentas anuales del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 han sido autorizadas para su publicación y aprobadas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2019.

El Consejo de Administración ha tenido en cuenta las actividades de negocio, los principales riesgos e incertidumbres del Grupo y la situación financiera del Grupo, incluidos flujos de caja, posición de liquidez y líneas de financiación comprometidas disponibles. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por tanto han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar las cuentas anuales.

Consolidación

Las cuentas anuales del Grupo comprenden los estados financieros de la Compañía y sus filiales, ambos a 31 de diciembre, así como la parte atribuible de resultados y reservas de empresas asociadas y negocios conjuntos, ajustada en caso necesario para acomodarse a las políticas contables del Grupo.

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

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

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

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso del total del importe abonado y el valor razonable de los socios externos sobre el valor neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos identificables.

Todos los saldos de cuentas intragrupo, incluidos los beneficios intragrupo, se eliminan al elaborar las cuentas anuales consolidadas.

Información por segmentos

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

Conversión de moneda extranjera

a Divisa funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las cuentas anuales de cada una de las entidades del Grupo se miden en la divisa funcional, siendo esta la divisa del entorno económico principal en el que opera la entidad. En particular, British Airways y Avios tienen la libra esterlina como divisa funcional. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se presentan en euros, que es la divisa de presentación del Grupo.

b Transacciones y saldos

Las transacciones realizadas en moneda extranjera se reconocen inicialmente en la moneda funcional aplicando el tipo de cambio vigente en la fecha de la transacción. Los saldos monetarios expresados en moneda extranjera se convierten a la divisa funcional a los tipos vigentes en la fecha del Balance. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio que resulten de la liquidación de esas operaciones y de la conversión a euros de los activos y pasivos monetarios denominados en divisas a los tipos de cambio vigentes en la fecha del Balance se registran en la Cuenta de resultados, excepto cuando se aplica la contabilización de coberturas. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios clasificados como no corrientes en el Balance de situación se contabilizan en '(Cargos)/créditos netos por conversión de moneda extranjera' en la Cuenta de resultados. Las restantes ganancias y pérdidas resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios se contabilizan en el beneficio de las operaciones.

c Empresas del Grupo

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

Inmovilizado material

El inmovilizado material se contabiliza a coste. El Grupo aplica la política de no revalorizar el inmovilizado material. Se calcula la amortización para depreciar el coste menos el valor residual estimado del activo de forma lineal durante su vida útil. Los valores residuales, en su caso, se revisan anualmente con los valores de mercado vigentes para activos de antigüedad equivalente y las tasas de depreciación se ajustan con carácter prospectivo.

a Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

Los intereses correspondientes a pagos por anticipado de adquisiciones a plazo de aeronaves u otros activos en construcción se capitalizan y se incorporan al coste del activo correspondiente. Los costes de financiación restantes se contabilizan en la Cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen.

b Flota

Todas las aeronaves se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes. Los activos de flota en propiedad o mantenidos en régimen de arrendamiento financiero se desagregan en diferentes componentes y se deprecian de forma lineal a tasas calculadas para reducir el coste de cada componente hasta el valor residual estimado al final de las vidas operativas previstas (que equivale al plazo que sea inferior entre la vida útil o el plazo de arrendamiento). Las tasas de depreciación son específicas para cada tipo de aeronave, en base a los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de 23 años y 5% de valor residual para aeronaves de corto radio y 25 años y 5% de valor residual para aeronaves de largo radio.

Las modificaciones de interiores de cabina, incluidas las necesarias por cambio o relanzamiento de marcas, se deprecian en el plazo que sea inferior entre cinco años o la vida económica restante de la aeronave.

Los repuestos de aeronaves y motores adquiridos por introducción o expansión de la flota, así como los repuestos rotables adquiridos por separado, se contabilizan como inmovilizado material y suelen depreciarse de forma acorde a la flota con la que están relacionados.

Los gastos significativos de puesta a punto, incluidas piezas de repuesto y costes laborales, se capitalizan y amortizan en el plazo de la vida media prevista entre las revisiones pesadas. Todas las demás piezas de recambio y otros costes relacionados con el mantenimiento de activos de flota (incluido el mantenimiento provisto por contratos de "pago por consumo") se registran en la Cuenta de resultados cuando se utilizan o se producen, según el caso.

c Otro inmovilizado material

Se reconoce una provisión para la depreciación de todo el inmovilizado material. Los inmuebles, excepto los terrenos en propiedad, se deprecian de forma lineal durante su vida útil prevista, en periodos que no excedan 50 años, o, en el caso de inmuebles arrendados, en el plazo de duración del arrendamiento, si este es más corto. El equipo se deprecia en periodos que van de 4 a 20 años.

d Activos en régimen de arrendamiento

Cuando los activos se financian mediante arrendamiento financiero, por el cual todos los riesgos y los beneficios de la titularidad se trasladan al Grupo, los activos se tratan como si hubieran sido objeto de compra directa. El importe registrado como coste del inmovilizado material representa la suma de los elementos de capital pagaderos durante el plazo del arrendamiento. La obligación correspondiente, reducida por los pagos realizados en virtud del arrendamiento financiero, se registra en la cuenta de deudas.

El importe registrado como coste del inmovilizado material se deprecia de la forma descrita en los párrafos anteriores sobre flota, y la parte correspondiente a intereses de los pagos realizados por el arrendamiento se registran como gastos por intereses en la Cuenta de resultados.

El total de pagos mínimos, medidos al inicio, en virtud de todos los acuerdos de arrendamiento restantes, denominados arrendamientos operativos, se registra en la Cuenta de resultados en importes anuales iguales durante el plazo del arrendamiento. Respecto a aeronaves, algunos contratos de arrendamiento operativo dan al Grupo la opción de poner fin a los arrendamientos tras un periodo inicial limitado, sin añadir obligaciones financieras importantes. En algunos casos, el Grupo puede ampliar el periodo de arrendamiento inicial en condiciones predeterminadas; a estos contratos se los denomina arrendamientos operativos prorrogables.

A la hora de decidir cuál es la clasificación adecuada, se considera el fondo de la transacción, más que la forma. Entre los factores que se consideran, cabe mencionar los siguientes: si el arrendamiento transfiere la titularidad del activo al arrendatario al final del periodo de alquiler; si el arrendatario tiene la opción de comprar el activo a un precio que sea suficientemente inferior al valor razonable en la fecha de ejercicio; si el plazo de arrendamiento abarca la mayor parte de la vida económica del activo y, si el valor actual de los pagos mínimos por arrendamiento futuros equivalen al menos sustancialmente a todo el valor razonable del activo arrendado.

Inmovilizado inmaterial

a Fondo de comercio

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

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

b Marcas

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

c Programas de fidelización de clientes

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

d Derechos de aterrizaje

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

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

e Inmovilizado inmaterial basado en contratos

El inmovilizado inmaterial basado en contratos adquirido en combinaciones de negocio se reconoce inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición y se amortiza en el plazo restante de duración del contrato.

f Software

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

g Derechos de emisión

Las compras de derechos de emisión se reconocen al coste. Los derechos de emisión no se revaloran ni se amortizan, sino que se someten a pruebas de deterioro siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable.

Deterioro de activos no financieros

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

a Inmovilizado material

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

b Inmovilizado inmaterial

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

Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

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

Un negocio conjunto es un tipo de acuerdo conjunto por el que las partes que comparten el control de la entidad tienen derechos sobre los activos netos del negocio conjunto. El control compartido es el acuerdo, contraído contractualmente, de compartir el control sobre una actividad, que existe exclusivamente cuando las decisiones sobre las actividades pertinentes exigen el consentimiento unánime de las partes que comparten el control. Las consideraciones tomadas para determinar la influencia significativa o el control conjunto son similares a aquellas que son necesarias para determinar el control sobre las filiales.

Las inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos se contabilizan por el método de puesta en equivalencia y se contabilizan inicialmente a coste. Los intereses del Grupo en los activos netos de empresas asociadas y negocios conjuntos se incluyen en el epígrafe de Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia del Balance de situación, y la participación en sus resultados se registra en la Cuenta de resultados, por debajo del resultado de las operaciones. Los resultados atribuibles de esas empresas adquiridas o vendidas durante el ejercicio se registran por el periodo correspondiente de titularidad.

Instrumentos financieros

a Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio son activos financieros que no son derivados, incluyendo las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluidas las participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos. En el reconocimiento inicial, estas inversiones en el patrimonio se designan irrevocablemente como medidas a valor razonable en el Estado del resultado global. Posteriormente, se miden a valor razonable y los cambios en el valor razonable se reconocen en el Estado del resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas a la Cuenta de resultados cuando la inversión se vende. Los dividendos percibidos de otras participaciones accionariales se reconocen en la Cuenta de resultados.

El valor razonable de las inversiones cotizadas se determina por referencia a los precios de cotización al cierre de jornada en la fecha del Balance de situación. Cuando no haya un mercado activo, el valor razonable se determina utilizando técnicas de valoración.

b Otros depósitos remunerados

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

c Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura

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

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

Los préstamos a largo plazo se registran a coste amortizado, incluidos arrendamientos que contienen *swaps* de tipos de interés estrechamente relacionados con la financiación subyacente y, que por ello, no se contabilizan como un derivado implícito.

d Coberturas de flujos de caja

Las variaciones del valor razonable de instrumentos financieros derivados designados como de cobertura de un flujo de caja futuro altamente probable y evaluados como eficaces se registran en patrimonio neto. Las ganancias y pérdidas sobre instrumentos financieros derivados no designados como coberturas de flujos de caja se reflejan en la Cuenta de pérdidas y ganancias. Las ganancias y pérdidas registradas en patrimonio neto se reflejan en la Cuenta de resultados cuando los flujos de caja cubiertos se registran en la Cuenta de resultados o cuando ya no se espera que se produzca la partida cubierta.

Algunas amortizaciones de préstamos denominados en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos se designan como coberturas de flujos de caja de ingresos futuros altamente probables en moneda extranjera. Las diferencias de tipo de cambio resultantes de la conversión de esas amortizaciones se registran en el patrimonio neto, y se reflejan en la Cuenta de resultados cuando los ingresos futuros afectan a los resultados o si deja de preverse que vayan a producirse.

e Deuda convertible

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

Los costes de emisión se distribuyen entre el elemento de pasivo y el elemento de patrimonio de los bonos convertibles, en su caso, en función de su relativo valor contable en la fecha de la emisión. La parte relacionada con el elemento de patrimonio se imputa directamente al patrimonio neto.

Los gastos por intereses relacionados con el pasivo se calculan aplicando al elemento de pasivo del instrumento el tipo de interés efectivo de títulos de deuda no convertible de características similares. La diferencia entre este importe y el interés abonado se suma al valor contable del pasivo.

f Deterioro de activos financieros

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

Planes de retribución a empleados

a Obligaciones por pensiones

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

Los planes de prestación definida suelen definir el importe de la prestación por pensión que el empleado recibirá cuando se jubile, y que suele depender de uno o más factores, como la edad, los años de servicio y la retribución.

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

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

b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

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

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

Impuestos

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

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

- cuando la diferencia temporaria se deba al reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la transacción, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales;
- con respecto a las diferencias fiscales temporarias asociadas a inversiones en filiales o empresas asociadas, cuando el momento de reversión de las diferencias temporarias pueda controlarse y sea probable que éstas no reviertan en un futuro previsible; y
- los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporarias deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

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

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

Existencias

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

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos mantenidos en entidades financieras a la vista o que venzan en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición y que no estén sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.

Pagos basados en acciones

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

Provisiones

Se constituyen provisiones cuando existe una obligación relacionada con un pasivo actual derivado de un hecho pasado y cuando el importe de dicha obligación pueda estimarse con fiabilidad.

Las indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados se reconocen en cuanto a la tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva o jubilarse anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos llegan a la edad legal de jubilación. El cálculo se realiza por actuarios independientes utilizando el método de la unidad de crédito proyectada.

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

Si el efecto es material, los flujos de caja futuros esperados se descuentan usando una tasa que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de esa provisión. Cuando se emplee el descuento, el aumento de la provisión que se deba al efecto del descuento del mismo se registra como gasto financiero.

Reconocimiento de ingresos

Los ingresos del Grupo derivan principalmente de servicios de transporte tanto para pasajeros como para carga. Los ingresos se reconocen cuando el servicio de transporte ha sido prestado. Los billetes de pasajeros en general se pagan previamente al transporte y se registran, netos de descuentos, como ingresos diferidos procedentes de ventas de billetes en pasivos corrientes hasta que el cliente ha volado. Los billetes no utilizados se reconocen como ingresos tras la fecha contractual de salida utilizando estimaciones sobre el momento de reconocimiento basados en los términos y condiciones de los billetes y análisis estadísticos de las tendencias históricas.

El Grupo analiza si actúa como agente o principal en relación con los servicios de transporte considerando si tiene una obligación de ejecución para prestar servicios al cliente o si su obligación es gestionar la prestación del servicio por parte de un tercero.

Otros ingresos, como los de mantenimiento, *handling*, hoteles, vacaciones y comisiones, se reconocen a medida que se satisface la obligación de ejecución (a lo largo del tiempo) usando una metodología apropiada que refleja la actividad que se ha realizado para satisfacer la obligación relacionada.

Programas de fidelización de clientes

Los principales programas de fidelización del Grupo son: Executive Club, Iberia Plus, Avios, Vueling Club y Aer Club. Los programas de fidelización de clientes permiten a los viajeros acumular puntos Avios que pueden canjear por varios premios principalmente de viaje, incluidos vuelos, hoteles y alquiler de coches. También se venden puntos Avios a socios comerciales para su uso en actividades de fidelización.

El Grupo ha identificado varias obligaciones de ejecución en relación con la venta de puntos Avios. Los ingresos asociados con servicios de marca y marketing y los ingresos asociados con puntos Avios se han determinado sobre la base del precio de venta independiente relativo de cada obligación de ejecución. Los ingresos relacionados con los servicios de marca y marketing se reconocen en el momento de emitir los puntos. Los ingresos atribuidos a los puntos Avios se difieren en el Balance como pasivo corriente y se reconocen en el momento de canjear los puntos. Cuando los puntos se canjean por productos suministrados por proveedores ajenos al Grupo, los ingresos se reconocen en la Cuenta de resultados netos de costes relacionados, ya que el Grupo considera que actúa como agente en estas transacciones de canje.

El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución relacionadas con los servicios de marca y marketing haciendo referencia al importe que un tercero estaría dispuesto a pagar por acceder a marcas comparables en el período durante el cual disponen de acceso en el marco de una operación realizada en condiciones de mercado. El precio de venta independiente de los puntos Avios está basado en el valor de los premios por los que podrían canjearse los puntos. Basándose en los resultados de modelos estadísticos, el Grupo también reconoce ingresos asociados con la proporción de premios acumulados que previsiblemente no se van a canjear.

Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia. La columna de partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluye partidas como una reestructuración significativa, el efecto de las operaciones de combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo y el efecto de la venta, baja o deterioro de una inversión en un negocio.

Las operaciones de combinación de negocios incluyen partidas monetarias, como los costes derivados de la realización de la transacción, y partidas no monetarias como ganancias o pérdidas contables reconocidas en la Cuenta de resultados, como el fondo de comercio y las pérdidas en adquisiciones por etapas.

Estimaciones, hipótesis y supuestos contables críticos

La elaboración de las cuentas anuales exige juicios, estimaciones y supuestos de la Dirección que afectan a la aplicación de políticas y los importes de activos y pasivos, ingresos y gastos registrados. Dichos juicios, estimaciones y supuestos relacionados se basan en experiencia histórica y en otros factores diversos considerados razonables bajo determinadas circunstancias. Los resultados que realmente se obtengan en el futuro pueden diferir de las hipótesis y estimaciones que constituyen la base sobre la que se ha elaborado la información financiera. Estos supuestos subyacentes se revisan constantemente. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen prospectivamente.

Estimaciones

Las estimaciones y supuestos que presentan un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los valores contables de activos y pasivos en el siguiente ejercicio financiero son como sigue.

a Obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por bajas de empleados, otras provisiones de reestructuración relacionadas con empleados

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo reconoció 1.129 millones de euros relacionados con activos derivados de retribuciones a empleados (2017: 1.023 millones de euros) y 289 millones de euros relacionados con obligaciones de retribuciones a empleados (2017: 792 millones de euros). Más información relacionada con obligaciones de retribuciones a empleados en la nota 30.

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por despido y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante valoraciones actuariales. La valoración actuarial conlleva la realización de supuestos sobre las tasas de descuento, las tasas de rentabilidad esperadas de los activos, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza de largo plazo de esos planes, los supuestos están sujetos a incertidumbre significativa. Los supuestos relacionados con estos planes se detallan en las notas 24 y 30. El Grupo determina los supuestos que van a utilizarse consultándolo con actuarios cualificados. En relación con los aumentos futuros de las pensiones del *Airways Pension Scheme*, el 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación publicó su sentencia, que sostenía la apelación de British Airways, concluyendo que el Administrador no tenía potestad para introducir una norma de incremento discrecional. En la nota 31 se ofrece más información sobre este proceso judicial. La sensibilidad a los cambios en los supuestos de incremento de las pensiones se recoge en la nota 30.

El 26 de octubre de 2018, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra y Gales falló en una disputa entre Lloyds Banking Group Pension Trustees Limited, en calidad de demandante, y Lloyds Bank plc y otras entidades, en calidad de demandados, en relación con el derecho de las mujeres participantes de varios planes de pensiones a recibir un trato igualitario en lo que respecta a las prestaciones de jubilación. El fallo afecta a varios de los planes de pensiones de empresa del Grupo, como se indica en la nota 30.

Aunque la sentencia del caso Lloyds ha aclarado algo la cuestión, persisten varias incertidumbres sobre cómo se debería aplicar el cálculo de la obligación de igualdad de la *Guaranteed Minimum Pension* (GMP). El gobierno británico también podría elaborar directrices sobre la aplicación de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas. A la hora de determinar la obligación para estos estados financieros, el Grupo ha supuesto que los Administradores adoptarán el Método C2, que se identificó en la sentencia del caso Lloyds como el método con menor grado de interferencia que podría aplicarse sin el acuerdo del promotor. El coste definitivo de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas será determinado cuando existan más directrices disponibles y podría ser mayor o menor que la estimación actual.

Las provisiones por reestructuración son estimaciones sobre las obligaciones futuras. El Grupo realiza juicios a la hora de determinar los gastos directos de reorganización previstos en función de planes que están suficientemente detallados y avanzados.

b Reconocimiento de ingresos

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo reconoció 4.835 millones de euros relacionados con ingresos diferidos por venta de billetes (2017: 4.742 millones de euros), de los cuales 1.769 millones de euros (2017: 1.752 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

Los ingresos de pasaje se reconocen cuando se proporciona el transporte. En el momento del transporte, también se reconocen ingresos en relación con billetes que no se espera se vayan a utilizarse ("billetes no utilizados"). Los ingresos relacionados con billetes no utilizados se estiman basándose en los términos y condiciones de los billetes y las tendencias históricas.

Los ingresos relativos a la emisión de puntos en el marco de programas de fidelización de clientes están basados en los precios de venta independientes relativos a las obligaciones de ejecución relacionadas (marca, marketing y puntos), determinados usando técnicas de valoración. El precio de transacción de los servicios de marca y marketing se determina usando metodologías específicas de valoración de marca. El precio de transacción de los puntos se calcula en función del valor de los premios por los que se podrían canjear los puntos y se reduce para tener en cuenta la proporción de premios acumulados que previsiblemente no van a canjear los clientes. El Grupo calcula el número de puntos que previsiblemente no se van a canjear (usando modelos estadísticos y tendencias históricas), así como la composición y el valor razonable de los premios acumulados. Una variación de un punto porcentual en la hipótesis sobre los puntos que previsiblemente no se van a canjear provocará un ajuste en los ingresos diferidos de 100 millones de euros, con un ajuste compensatorio en los ingresos y el beneficio de las operaciones del año.

Las tres estimaciones contables que figuran a continuación conllevan un alto grado de juicio y complejidad, o bien son áreas donde las estimaciones son significativas para los estados financieros. No obstante, estas estimaciones contables no suponen grandes fuentes de incertidumbre que conlleven un riesgo significativo de provocar un ajuste sustancial en los importes contables de los activos y pasivos dentro del siguiente año.

c Impuestos sobre sociedades

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo reconoció 536 millones de euros relacionados con activos por impuesto diferido (2017: 523 millones de euros). Más información acerca de los pasivos por impuesto corriente y diferido en la nota 9.

El Grupo está sujeto a impuestos sobre sociedades en numerosas jurisdicciones. Se requieren estimaciones para determinar la provisión global para impuestos sobre sociedades. Existen muchas transacciones y cálculos para los que la determinación del impuesto final es incierta, porque podría no estar claro cómo se aplica la legislación tributaria a una transacción o circunstancia particular. El Grupo reconoce pasivos en relación a asuntos de inspección fiscal anticipada. Cuando el resultado final de las actuaciones de inspección es distinto de los importes registrados inicialmente, esas diferencias afectarán a los activos y pasivos fiscales corrientes y diferidos en el periodo en el que se determina.

El Grupo únicamente reconoce activos por impuestos diferidos en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La Dirección tiene en consideración los resultados operativos del ejercicio actual y los resultados previstos en el plan de negocio aprobado para evaluar la probabilidad de la recuperabilidad. El Plan de negocio se basa en el uso de hipótesis, estimaciones y juicios en relación con los resultados e indicadores económicos futuros.

d Deterioro de activos no financieros

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo reconoció 2.403 millones de euros relacionados con activos intangibles de vida indefinida, incluido el fondo de comercio (2017: 2.363 millones de euros). Más información acerca de estos activos en la nota 14.

El Grupo evalúa si existen indicios de deterioro en alguno de los activos no financieros en cada fecha de cierre. El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con vida económica indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso. Estos cálculos requieren aplicar estimaciones e hipótesis, como se indica en la nota 14.

Otros activos no financieros se someten a pruebas de deterioro cuando existen indicios de que los importes contables pueden no ser recuperables.

e Valores residuales y vidas útiles de los activos

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo reconoció 12.437 millones de euros relacionados con inmovilizado material (2017: 11.846 millones de euros). Más información acerca de estos activos en la nota 12.

El Grupo estima las vidas útiles y los valores residuales del inmovilizado material, incluidos los activos de flota basándose en los planes de red y los valores recuperables. Las vidas útiles y los valores residuales se vuelven a valorar anualmente teniendo en cuenta los últimos planes de flota e información del plan de negocio.

Juicios

Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo reconoció 1.359 millones de euros relacionados con provisiones de mantenimiento, reparaciones y devoluciones por valor (2017: 1.125 millones de euros). Más información acerca de los movimientos de esta provisión en la nota 24.

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y para otros controles de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y suelen cubrir varios años. El Grupo aplica su juicio al determinar las estimaciones empleadas para igualar el consumo de repuestos y otros costes asociados con el mantenimiento de flota con el cargo apropiado en la Cuenta de resultados. Las obligaciones de mantenimiento de aeronaves dependen de la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento, los costes futuros de mantenimiento y el estado de los aviones.

Cambios de políticas contables y de presentación de información

a Normas nuevas y modificaciones nuevas adoptadas por el Grupo

El Grupo ha adoptado la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y la NIIF 9 "Instrumentos Financieros" por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018. Más información acerca del impacto de estas normas en las políticas contables, la situación financiera y los resultados del Grupo en la nota 33.

Ninguna otra de las modificaciones a normas contables adoptadas por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 ha resultado en un cambio significativo en la posición financiera o los resultados del Grupo, o en la presentación de información en los estados financieros.

b Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas aún no vigentes

El IASB emitió la NIIF 16 "Arrendamientos" con una fecha efectiva tras la fecha de balance de estos estados financieros. La nueva norma afectará al Grupo a partir del 1 de enero de 2019. Más información acerca de los requisitos de esta norma en la nota 33.

Asimismo, el Comité de Interpretaciones del IASB emitió la interpretación CINIIF 23 "Incertidumbres sobre la aplicación de los tratamientos fiscales", efectiva a partir del 1 de enero de 2019. Esta interpretación aclara la aplicación de los requisitos de reconocimiento y medición de la NIC 12 "Impuesto sobre beneficios" cuando existe incertidumbre sobre los tratamientos de los impuestos sobre beneficios. El Grupo ha evaluado el impacto de esta interpretación y no espera que tenga efecto material en los ingresos o activos netos del Grupo reportados.

No existen otras normas, modificaciones o interpretaciones emitidas pendientes de adopción que puedan tener, a juicio de los Consejeros, un efecto sustancial en los ingresos declarados o en los activos netos del Grupo.

El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna norma, modificación o interpretación que se haya emitido pero que aún no sea efectiva.

3 Información de segmentos

a Segmentos de negocio

El principal responsable de la toma de decisiones operativas se encarga de asignar recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos operativos, y se ha identificado como el Comité de Dirección de IAG.

El Grupo cuenta con varias entidades que se gestionan como sociedades operativas independientes, como las actividades de aerolínea y las funciones de plataforma. Cada aerolínea explota su red como una única unidad de negocio, y el Comité de Dirección de IAG evalúa el rendimiento en función de indicadores como el beneficio de las operaciones y toma decisiones de asignación de recursos basados en la rentabilidad de la red, principalmente en función de los mercados de pasajeros en los que trabajan las compañías operativas. El objetivo en la toma de decisiones de asignación de recursos consiste en optimizar los resultados financieros consolidados.

El Grupo ha definido sus segmentos operativos basándose en el modo en que maneja sus negocios y la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos. Se ha identificado a British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus como segmentos operativos declarables a efectos de presentación de información financiera. Avios y LEVEL también son segmentos operativos, pero no superan los umbrales cuantitativos para ser declarables y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada.

Las funciones de plataforma del negocio tienen como cometido principal prestar apoyo a las operaciones de las aerolíneas. Estas actividades no se consideran segmentos operativos declarables, ya que o bien generan ingresos al margen de las actividades del Grupo y las decisiones de asignación de recursos se toman en función del negocio de transporte de pasajeros, o bien no son regularmente objeto de revisión por parte del Comité de Dirección de IAG y están incluidas en Otras sociedades del Grupo.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	2018					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	12.972	3.765	2.377	1.952	483	21.549
Ingresos de carga	867	251	-	54	1	1.173
Otros ingresos	682	749	20	9	224	1.684
Ingresos externos	14.521	4.765	2.397	2.015	708	24.406
Ingresos entre segmentos	508	417	1	5	538	1.469
Ingresos por segmento	15.029	5.182	2.398	2.020	1.246	25.875
Depreciación, amortización y deterioro	(890)	(207)	(25)	(83)	(49)	(1.254)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.207	437	200	305	81	3.230
Partidas excepcionales (nota 4)	448	-	-	-	-	448
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.655	437	200	305	81	3.678
Gastos no operativos netos						(191)
Beneficio antes de impuestos						3.487
Activos totales	18.531	6.829	1.882	1.915	(1.123)	28.034
Pasivos totales	(12.235)	(5.051)	(1.495)	(1.072)	(1.461)	(21.314)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 13.681 millones de euros y en los pasivos totales de 3.667 millones de euros.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 (reformulado)

Millones de euros	2017					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	12.470	3.554	2.104	1.797	360	20.285
Ingresos de carga	843	242	-	47	-	1.132
Otros ingresos	589	644	23	11	196	1.463
Ingresos externos	13.902	4.440	2.127	1.855	556	22.880
Ingresos entre segmentos	482	420	-	2	459	1.363
Ingresos por segmento	14.384	4.860	2.127	1.857	1.015	24.243
Depreciación, amortización y deterioro	(860)	(182)	(20)	(77)	(45)	(1.184)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.992	376	188	268	126	2.950
Partidas excepcionales (nota 4)	(108)	(180)	-	-	-	(288)
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.884	196	188	268	126	2.662
Gastos no operativos netos						(181)
Beneficio antes de impuestos						2.481
Activos totales	18.872	6.079	1.515	1.976	(1.210)	27.232
Pasivos totales	(12.117)	(4.358)	(1.253)	(1.055)	(1.516)	(20.299)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 13.031 millones de euros y en los pasivos totales de 2.744 millones de euros.

b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2018	2017 (reformulado)
Reino Unido	7.982	7.574
España	4.064	3.551
EE.UU.	4.093	3.694
Resto del mundo	8.267	8.061
	24.406	22.880

Activos por área

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	9.017	1.285
España	2.512	1.291
EE.UU.	29	4
Resto del mundo	879	618
	12.437	3.198

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	9.013	1.171
España	2.050	1.241
EE.UU.	18	6
Resto del mundo	765	600
	11.846	3.018

4 Partidas excepcionales

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2018	2017
Gastos de reestructuración ¹	136	288
Obligaciones de retribuciones a empleados ²	(584)	-
Reconocidos como gastos de explotación	(448)	288
Total (crédito)/cargo excepcional antes de impuestos	(448)	288
Impuestos sobre partidas excepcionales	32	(66)
Total (crédito)/cargo excepcional después de impuestos	(416)	222

1 Gastos de reestructuración

Durante 2018 British Airways continuó implementando el programa de transformación que puso en marcha en julio de 2016 para crear una estructura de costes más eficiente y rentable. Los costes totales del programa están formados principalmente por indemnizaciones por despido de empleados e incluyen otros costes directamente asociados tales como provisiones por contratos de arrendamiento onerosos y costes por amortización de activos. Los costes asumidos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 en relación con este programa ascienden a 136 millones de euros (2017: 108 millones de euros), con un crédito fiscal asociado de 26 millones de euros (2017: 21 millones de euros).

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, Iberia reconoció gastos de reestructuración por importe de 180 millones de euros en relación con el anuncio de un nuevo Plan de Transformación. También se reconoció un crédito fiscal relacionado de 45 millones de euros.

2 Obligaciones de retribuciones a empleados

British Airways cerró el *New Airways Pension Scheme* (NAPS) a devengos futuros de prestaciones y el *British Airways Retirement Plan* (BARP) a aportaciones futuras desde el 31 de marzo de 2018. Estos planes han sido reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado *British Airways Pension Plan* (BAPP). Estos cambios provocaron una reducción extraordinaria de los pasivos por prestaciones definidas de NAPS según la NIC 19 por valor de 872 millones de euros y de los costes en efectivo asociados por acuerdos transitorios por valor de 192 millones de euros en la partida de gastos de personal. Estas partidas se presentan netas, junto con los costes del cierre de BARP, como partida excepcional en la Cuenta de resultados por valor de 678 millones de euros, con un cargo fiscal relacionado de 58 millones de euros.

El 26 de octubre de 2018, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra y Gales falló en una disputa entre Lloyds Banking Group Pension Trustees Limited, en calidad de demandante, y Lloyds Bank plc y otras entidades, en calidad de demandados, en relación con el derecho de las mujeres partícipes de varios planes de pensiones a recibir un trato igualitario en lo que respecta a las prestaciones de jubilación. El fallo concluyó que el demandante está en la obligación de modificar los planes de pensiones para igualar los beneficios de hombres y mujeres en relación con los beneficios del las Pensiones Mínimas Garantizadas (GMP). El fallo afecta a varios de los planes de pensiones de empresa de British Airways, como se indica en la nota 30. El incremento estimado en el pasivo establecido por la NIC 19 como resultado de la decisión del Alto Tribunal ha sido registrado como un gasto excepcional de 94 millones de euros.

5 Gastos por naturaleza

El beneficio de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2018	2017
Activos en propiedad	711	641
Aeronaves en régimen de arrendamiento financiero	371	382
Otros intereses de arrendamiento	40	41
Amortización de inmovilizado inmaterial	132	120
	1.254	1.184

Costes de arrendamiento operativo:

Millones de euros	2018	2017
Pagos mínimos por arrendamiento - aeronaves	890	888
- inmuebles y equipo	236	224
Alquileres recibidos por subarrendamiento	(12)	(1)
	1.114	1.111

Coste de existencias:

Millones de euros	2018	2017
Coste de existencias reconocidas como gasto, principalmente combustible	3.165	3.176

6 Honorarios de auditores

Los honorarios por servicios de auditoría y de otra índole prestados por el auditor de las cuentas anuales consolidadas del Grupo y de determinadas cuentas anuales individuales de las sociedades consolidadas, Ernst & Young S.L., y por empresas de la red de Ernst & Young, fueron los siguientes:

Miles de euros	2018	2017
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	4.328	3.648
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	634	569
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	436	465
Otros servicios de auditoría	506	467
Servicios relacionados con operaciones financieras corporativas	191	296
Todos los demás servicios	305	3
	6.400	5.448

Los honorarios de auditoría a pagar son aprobados por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y se han revisado en el contexto de otras empresas a efectos de eficiencia de costes. El trabajo de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento se describe en el Informe de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, que incluye una explicación sobre el modo en que se salvaguardan la objetividad y la independencia cuando se proporcionan servicios que no son de auditoría.

7 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2018	2017
Sueldos y salarios	3.240	3.155
Contribuciones a la seguridad social	516	486
(Créditos)/gastos por pensiones	(317)	370
Otros gastos por prestaciones de jubilación	5	-
Costes por planes de pago basados en acciones	31	34
Otros gastos de personal ¹	877	943
Total gastos de personal	4.352	4.988

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

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

	2018			2017		
	Número medio de empleados	A 31 de diciembre de 2018		Número medio de empleados	A 31 de diciembre de 2017	
Número de empleados		Porcentaje de mujeres	Número de empleados		Porcentaje de mujeres	
Altos directivos	196	208	27%	166	190	24%
Personal de tierra:						
Directivos	1.829	1.906	41%	2.334	2.296	43%
No directivos	33.230	32.161	35%	32.572	32.877	35%
Tripulación técnica:						
Directivos	6.673	6.726	17%	6.644	6.595	11%
No directivos	22.806	22.530	66%	21.706	22.036	68%
	64.734	63.531		63.422	63.994	

8 Gastos e ingresos financieros y otros (cargos)/créditos no operativos

a Gastos financieros

Millones de euros	2018	2017
Gastos financieros sobre:		
Préstamos bancarios	(17)	(20)
Arrendamientos financieros	(144)	(116)
Provisiones: actualización de descuento	(27)	(20)
Otros préstamos	(56)	(75)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	13	7
Variación en el valor razonable de <i>swaps</i> de divisas	-	(1)
	(231)	(225)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2018	2017
Intereses sobre otros depósitos remunerados	33	28
Otros ingresos financieros	8	17
	41	45

c Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2018	2017
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	27	(28)

d Otros (cargos)/créditos no operativos

Millones de euros	2018	2017
Pérdidas por venta de inmovilizado material e inversiones	(29)	(30)
Ganancia correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 16)	5	7
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia (nota 15)	5	3
Beneficio/(pérdida) reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	20	(19)
(Pérdida)/beneficio no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(10)	28
	(9)	(11)

9 Impuestos

a Cargos fiscales

(Cargo)/crédito fiscal en la Cuenta de resultados, el Estado de resultado global y el Estado de cambios en el patrimonio neto:

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	4	-	-	4
Cambios respecto al ejercicio corriente	(475)	162	-	(313)
Total impuesto corriente	(471)	162	-	(309)
Impuesto diferido				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	22	-	-	22
Cambios respecto al ejercicio corriente	(144)	206	-	62
Cambio del tipo de impuestos	3	(13)	-	(10)
Total impuesto diferido	(119)	193	-	74
Total impuestos	(590)	355	-	(235)

El impuesto corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado al completo con los planes de pensiones (136 millones de euros) y las coberturas de flujos de efectivo (26 millones de euros).

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 (reformulado)

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	12	-	-	12
Cambios respecto al ejercicio corriente	(319)	126	1	(192)
Total impuesto corriente	(307)	126	1	(180)
Impuesto diferido				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(8)	-	-	(8)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(155)	(307)	2	(460)
Cambio del tipo de impuestos	(2)	12	-	10
Total impuesto diferido	(165)	(295)	2	(458)
Total impuestos	(472)	(169)	3	(638)

El impuesto corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado al completo con los planes de pensiones y el impuesto corriente incluido en el Estado de cambios en el patrimonio neto está relacionado al completo con los planes de pago basados en acciones.

Activo / (pasivo) por impuesto corriente

Millones de euros	Saldo inicial reformulado	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Efectivo	Cambios por conversión de divisa	Saldo final
2018	180	(471)	162	-	343	4	218
2017	127	(307)	126	1	237	(4)	180

El activo por impuesto corriente es de 383 millones de euros (2017 reformulado: 258 millones de euros) y el pasivo por impuesto corriente es de 165 millones de euros (2017 reformulado: 78 millones de euros).

b Impuestos diferidos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Saldo inicial reformulado	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Cambios por conversión de divisa y otros	Saldo final
Inmovilizado material	(1.029)	19	-	-	11	(999)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	374	(25)	-	-	(1)	348
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	352	(15)	-	-	-	337
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	39	-	195	-	-	234
Planes de pensiones	140	(96)	(2)	-	-	42
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	78	(3)	-	-	(1)	74
Planes de pago basados en acciones	15	2	-	-	(1)	16
Diferencias de cambio	2	(3)	-	-	-	(1)
Ingresos diferidos	7	2	-	-	-	9
Otras partidas	19	-	-	-	4	23
Total impuesto diferido	(3)	(119)	193	-	12	83

El activo por impuesto diferido es de 536 millones de euros (2017 reformulado: 523 millones de euros) y está relacionado en su mayor parte con España. Se espera que se produzca una reversión de 87 millones de euros del activo por impuesto diferido en un año y del resto a partir de un año.

El pasivo por impuesto diferido es de 453 millones de euros (2017 reformulado: 526 millones de euros).

Dentro de impuestos en Otro resultado global se incluye un crédito fiscal de 222 millones de euros (2017: carga fiscal de 9 millones de euros) que podrá ser reclasificado subsecuentemente a la Cuenta de resultados y un crédito fiscal de 133 millones de euros (2017 reformulado: carga fiscal de 160 millones de euros) que puede que no se reclasifique.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Saldo inicial reformulado	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Cambios por conversión de divisa y otros	Saldo final reformulado
Inmovilizado material	(1.065)	4	-	-	32	(1.029)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	372	3	-	-	(1)	374
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	407	(59)	-	-	4	352
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	68	-	(21)	-	(8)	39
Planes de pensiones	441	(14)	(274)	-	(13)	140
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	78	-	-	-	-	78
Planes de pago basados en acciones	13	1	-	2	(1)	15
Diferencias de cambio	9	(6)	-	-	(1)	2
Ingresos diferidos	101	(94)	-	-	-	7
Otras partidas	27	-	-	-	(8)	19
Total impuesto diferido	451	(165)	(295)	2	4	(3)

c Conciliación del cargo fiscal total en la Cuenta de resultados

El cargo fiscal se calcula con los tipos locales aplicables a los beneficios o pérdidas en los principales países donde opera el Grupo. El cargo fiscal sobre el beneficio del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 es inferior al cargo fiscal hipotético.

Las diferencias se explican a continuación:

Millones de euros	2018	2017 (reformulado)
Beneficio contable antes de impuestos	3.487	2.481
Impuesto calculado a un tipo del 25% en España (2017: 25%), del 19% en el Reino Unido (2017: 19,25%) y del 12,5% en Irlanda (2017: 12,5%) ¹	671	480
Efectos de:		
Cambio del tipo impositivo de impuestos	(3)	2
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos – partidas recurrentes	(1)	(4)
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos – partidas no recurrentes	(53)	-
Títulos preferentes en euros contabilizados como socios externos	(2)	(4)
Crédito de inversión	(10)	(7)
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	(26)	(4)
Activos fiscales no reconocidos del periodo corriente	9	4
Bajas y reducciones de inversiones	(1)	-
Gastos no deducibles – partidas recurrentes	7	6
Otras partidas	(1)	(1)
Carga fiscal en la cuenta de resultados	590	472

¹ La carga impositiva prevista se calcula sumando las cargas impositivas previstas de cada compañía del Grupo. Cambia todos los años, ya que varían los tipos impositivos y la composición de los beneficios.

d Otros impuestos

Durante el ejercicio, el Grupo también estuvo sujeto a otros impuestos y cargas pagadas de la forma siguiente:

Millones de euros	2018	2017
Impuestos relacionados con el pago de nóminas	509	478
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) del Reino Unido	885	838
Otros impuestos de billetes	1.758	1.694
	3.152	3.010

e Factores que pueden afectar a cargos fiscales futuros

Diferencias temporarias no reconocidas - pérdidas

Millones de euros	2018	2017
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades español y otras diferencias temporarias	47	47
Pérdidas de capital en el Reino Unido derivadas de:		
Antes de los cambios en la propiedad del Grupo del Reino Unido en 2011	36	36
Después de los cambios en la propiedad del Grupo del Reino Unido en 2011	8	8
Resultantes de inmuebles aptos para desgravaciones por estar clasificados como edificios industriales (<i>Industrial Building Allowances</i>)	272	283
Pérdidas de capital en Irlanda	25	25
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades fuera de los países de operación	210	179

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

Diferencias temporales no reconocidas - inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos fiscales diferidos en relación con los 2.826 millones de euros (2017 reformulado: 1.905 millones de euros) de diferencias temporales relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o bien controla la reversión de estas diferencias temporales, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato o bien su reversión no tendría consecuencias fiscales.

Cambios de tipos de impuesto

La reducción del tipo impositivo del impuesto de sociedades británico hasta el 19% (efectivo el 1 de abril de 2017) y hasta el 18% (efectivo el 1 de abril de 2020) se promulgaron el 26 de octubre de 2015 y, una reducción adicional del tipo impositivo hasta el 17% (efectivo el 1 de abril de 2020) se promulgó el 6 de septiembre de 2016. Eso reducirá la carga fiscal futura del Grupo. El impuesto diferido sobre diferencias temporales y las pérdidas fiscales a 31 de diciembre de 2018 se han calculado al tipo aplicable en el ejercicio en el que se prevé que se reviertan dichas diferencias temporales y pérdidas fiscales.

Auditorías fiscales

El Grupo presenta declaraciones de impuestos en muchas jurisdicciones en todo el mundo. Las declaraciones de impuestos contienen cuestiones que están potencialmente sujetas a diferentes interpretaciones de las leyes y regulaciones en materia de impuestos, lo que puede dar lugar a consultas y a disputas con las autoridades fiscales. La resolución de estas consultas y disputas puede llevar varios años, pero el Grupo actualmente no espera que dicha resolución tenga ninguna repercusión significativa sobre la situación financiera o los resultados de operaciones del Grupo. El grado en que haya consultas y disputas abiertas dependerá de la jurisdicción y de la cuestión de que se trate.

10 Beneficios por acción

Millones de euros	2018	2017 (reformulado)
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz por beneficios básicos	2.885	1.989
Gastos financieros sobre bonos convertibles	18	17
Beneficios diluidos atribuibles a accionistas de la matriz por beneficios diluidos por acción	2.903	2.006

	2018 Número miles	2017 Número miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación ¹	2.021.622	2.088.489
Supuesto de conversión de bonos convertibles	72.944	72.418
Pagos pendientes basados en acciones a empleados con efectos dilutivos	18.515	18.446
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	2.113.081	2.179.353

Céntimos de €	2018	2017
Beneficio básico por acción	142,7	95,2
Beneficio diluido por acción	137,4	92,0

¹ Incluye 27 millones como impacto medio ponderado por las 65.956.660 acciones en autocartera compradas en el programa de recompra de acciones (nota 27).

El cálculo del beneficio básico y diluido por acción antes de partidas excepcionales está incluido en el apartado de Indicadores de rendimiento alternativos.

11 Dividendos

Millones de euros	2018	2017
Dividendo declarado en efectivo		
Dividendo a cuenta de 2018 de 14,5 céntimos de euro por acción (2017: 12,5 céntimos de euro por acción)	288	256
Dividendo complementario de 2017 de 14,5 céntimos de euro por acción (2016: 12,5 céntimos de euro por acción)	294	262
Dividendo propuesto en efectivo		
Dividendo complementario de 2018 de 16,5 céntimos de euro por acción	327	
Dividendo especial de 35 céntimos de euro por acción	700	

El dividendo complementario propuesto de 2018 se distribuiría del beneficio neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018.

Los dividendos sobre acciones ordinarias propuestos están sujetos a su aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas y sujetos a su aprobación se reconocen como pasivo en esa fecha.

12 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2017	19.739	2.210	1.533	23.482
Altas	1.290	52	102	1.444
Bajas	(532)	(31)	(101)	(664)
Movimientos por cambio de divisas	(799)	(88)	(50)	(937)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	19.698	2.143	1.484	23.325
Altas	2.255	79	140	2.474
Bajas	(1.130)	-	(125)	(1.255)
Movimientos por cambio de divisas	(310)	(34)	(17)	(361)
A 31 de diciembre de 2018	20.513	2.188	1.482	24.183
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de diciembre de 2017	9.195	1.053	1.007	11.255
Dotación	924	57	83	1.064
Bajas	(242)	(26)	(78)	(346)
Movimientos por cambio de divisas	(412)	(44)	(38)	(494)
Saldo a 1 de diciembre de 2017	9.465	1.040	974	11.479
Dotación	984	55	83	1.122
Bajas	(562)	-	(95)	(657)
Movimientos por cambio de divisas	(164)	(18)	(16)	(198)
A 31 de diciembre de 2018	9.723	1.077	946	11.746
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2018	10.790	1.111	536	12.437
A 31 de diciembre de 2017	10.233	1.103	510	11.846
Análisis a 31 de diciembre de 2018				
En propiedad	3.935	987	401	5.323
En arrendamientos financieros	5.695	4	68	5.767
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	1.069	118	65	1.252
Activos no utilizados	91	2	2	95
Inmovilizado material	10.790	1.111	536	12.437
Análisis a 31 de diciembre de 2017				
En propiedad	3.875	1.027	400	5.302
En arrendamientos financieros	5.231	4	62	5.297
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	958	71	47	1.076
Activos no utilizados	169	1	1	171
Inmovilizado material	10.233	1.103	510	11.846

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2018	2017
Inmuebles propios	448	464
Mejoras en inmuebles arrendados > 50 años	330	315
Mejoras en inmuebles arrendados < 50 años	333	324
Inmuebles	1.111	1.103

A 31 de diciembre de 2018, había préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo garantizados con activos de flota con un coste de 467 millones de euros (2017: 938 millones de euros), y cartas de crédito de 256 millones de euros a favor de los Administradores del Plan de Pensiones de British Airways están garantizadas con ciertas aeronaves (2017: 260 millones de euros).

13 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 10.831 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 12.137 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, y por tanto están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

Los compromisos existentes comprenden 10.716 millones de euros para la adquisición de 71 Airbus A320 (entre 2019 y 2022), 21 Airbus A321 (entre 2019 y 2020), 4 Airbus A330 (en 2019), 41 Airbus A350 (entre 2019 y 2022), 4 Boeing 777-300 (en 2020) y 12 Boeing 787 (entre 2020 y 2023).

14 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro

a Inmovilizado inmaterial

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Software	Otros	Total
Coste							
Saldo a 1 de enero de 2017	598	451	253	1.556	861	99	3.818
Altas	-	-	-	1	131	43	175
Bajas	-	-	-	-	(6)	(18)	(24)
Movimientos por cambio de divisas	(2)	-	-	(38)	(38)	4	(74)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	596	451	253	1.519	948	128	3.895
Altas	-	-	-	55	195	105	355
Bajas	-	-	-	-	(14)	(20)	(34)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	-	-	(15)	(13)	(2)	(31)
A 31 de diciembre de 2018	595	451	253	1.559	1.116	211	4.185
Amortización y deterioro							
Saldo a 1 de enero de 2017	249	-	-	98	387	47	781
Dotación	-	-	-	6	110	4	120
Bajas	-	-	-	-	(5)	-	(5)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(3)	(17)	1	(19)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	249	-	-	101	475	52	877
Dotación	-	-	-	6	123	3	132
Bajas	-	-	-	-	(13)	-	(13)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(1)	(8)	-	(9)
A 31 de diciembre de 2018	249	-	-	106	577	55	987
Valor neto contable							
A 31 de diciembre de 2018	346	451	253	1.453	539	156	3.198
A 31 de diciembre de 2017	347	451	253	1.418	473	76	3.018

1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera de la UE de 100 millones de euros (2017: 106 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil restante de estos derechos de aterrizaje es de 17 años.

b Prueba de deterioro

A continuación presentamos los importes contables del inmovilizado inmaterial con vida útil indefinida y del fondo de comercio correspondientes a las unidades generadoras de efectivo (UGE) del Grupo:

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2018					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2018	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2018	47	738	-	-	785
Altas	-	55	-	-	55
Traspasos a otras compañías del Grupo	-	(12)	-	-	(12)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	(14)	-	-	(15)
A 31 de diciembre de 2018	46	767	-	-	813
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2018	28	89	35	-	152
Aer Lingus					
A 1 de enero y de 31 de diciembre de 2018	272	62	110	-	444
Avios					
A 1 de enero y de 31 de diciembre de 2018	-	-	-	253	253
Otras empresas del Grupo					
A 1 de enero 2018	-	-	-	-	-
Traspaso de British Airways	-	12	-	-	12
A 31 de diciembre de 2018	-	12	-	-	12
A 31 de diciembre de 2018	346	1.353	451	253	2.403

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2017					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2017	49	771	-	-	820
Altas	-	1	-	-	1
Movimientos por cambio de divisas	(2)	(34)	-	-	(36)
A 31 de diciembre de 2017	47	738	-	-	785
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	28	89	35	-	152
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	272	62	110	-	444
Avios					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2017	347	1.312	451	253	2.363

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables de las UGE se han medido en base a su valor en uso.

El valor en uso se calcula aplicando un modelo de flujos de caja descontados. Las proyecciones de flujos de caja se basan en el Plan de negocio aprobado por el Consejo de Administración para un periodo de cinco años. El aumento de los flujos de caja extrapolados más allá del periodo de cinco años se proyecta en base a las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de la UGE.

Cada año el Grupo elabora y el Consejo de Administración aprueba planes de negocio a cinco años. Estos planes fueron aprobados en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja que se han empleado en los cálculos de valor en uso de los planes de negocio reflejan toda la reestructuración que ha sido aprobada por el Consejo de Administración y que puede ser llevada a la práctica por la Dirección en el marco de los acuerdos existentes.

Principales hipótesis

Para cada una de las UGE, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

Por ciento	2018				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Avios
Margen operativo ajustado por arrendamientos	15	9-15	11-15	15	21 ¹
Crecimiento medio anual de los AKO	3-4	5-6	9-10	7-8	n/a ¹
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,3	2,0	1,9	1,8	1,9
Tasa de descuento antes de impuestos	8,3	9,0	8,4	8,3	9,3

Por ciento	2017				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Avios
Margen operativo ajustado por arrendamientos	15	10-14	12-15	15	21 ¹
Crecimiento medio anual de los AKO	2	8	10	5	n/a ¹
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0
Tasa de descuento antes de impuestos	8,5	9,8	10,6	7,8	9,1

¹ El margen operativo para el programa de fidelización Avios no se ajusta por arrendamientos de aviones. Las hipótesis de crecimiento medio anual de los AKO no es aplicable a Avios, que opera su negocio con socios tanto dentro como fuera de IAG.

El margen operativo ajustado por arrendamientos es el resultado operativo medio anual ajustado por los costes de arrendamientos operativos de aviones, expresado como porcentaje de los ingresos a lo largo del Plan de negocio a cinco años hasta 2023. Se expresa como un rango de porcentajes y está basado en la evolución histórica, las expectativas de la Dirección sobre el desarrollo del mercado y la incorporación de riesgos en las estimaciones de flujo de efectivo.

El crecimiento de los AKO es el incremento medio anual a lo largo del Plan de negocio, basado en el crecimiento previsto de la red y teniendo en consideración las previsiones de mercado de la Dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE en función de la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) (fuente: *Oxford Economics*). Los planes de red de las aerolíneas se revisan anualmente como parte del Plan de negocio y reflejan los planes de la Dirección en respuesta al riesgo u oportunidad de mercado específico.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y la UGE. Se obtiene a partir del coste medio ponderado del capital (WACC). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que esperan obtener los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se basa en líneas generales en las deudas financieras con intereses del Grupo. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores de beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento en el que se recibirán los flujos de efectivo de impuestos futuros.

Resumen de los resultados

En 2018, la Dirección revisó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables. Las sensibilidades se han considerado para cada UGE. La reducción de las tasas de crecimiento a largo plazo a cero, el aumento de 4 puntos de las tasas de descuento antes de impuestos y el incremento del 40% del precio del combustible no se traducen en ningún deterioro.

15 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2018 se desglosan en la sección sobre inversiones del Grupo.

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

El 28 de agosto de 2018, British Airways ejerció su opción para reembolsar los 300 millones de euros de valores preferentes de interés fijo al 6,75% que previamente se había clasificado como socios externos. El importe total de los socios externos a 31 de diciembre de 2018 es de 6 millones de euros (2017: 307 millones de euros).

British Airways Employee Benefit Trustee (Jersey) Limited, una empresa filial enteramente controlada por British Airways, controla a British Airways Plc Employee Share Ownership Trust (el *Trust*). El *Trust* no es una empresa filial legal de IAG; sin embargo, se consolida dentro de los resultados del Grupo.

b Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

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

Millones de euros	2018	2017
Total activo	113	96
Total pasivo	(77)	(68)
Ingresos	75	86
Beneficio del ejercicio	5	3

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

Millones de euros	2018	2017
Al inicio del ejercicio	30	29
Participación en beneficios retenidos	5	3
Altas	-	2
Bajas	-	(2)
Dividendos recibidos	(2)	(3)
Movimientos por cambio de divisas	(2)	1
	31	30

A 31 de diciembre de 2018, no hay restricciones en la habilidad de las empresas asociadas o negocios conjuntos de transferir fondos a la entidad matriz, y no existen pasivos contingentes relacionados.

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

16 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2018	2017
Valores cotizados		
Comair Limited	17	23
Valores no cotizados	63	56
	80	79

La ganancia relacionada con Otras inversiones en patrimonio fue de 5 millones de euros (2017: 7 millones de euros).

17 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2018	2017 (reformulado)
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	1.695	1.526
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(98)	(63)
Deudores comerciales netos	1.597	1.463
Pagos anticipados e ingresos devengados	823	764
Otros deudores no comerciales	352	194
	2.772	2.421
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados e ingresos devengados	298	297
Otros depósitos remunerados (a más de un año)	-	66
Otros deudores no comerciales	11	13
	309	376

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

Millones de euros	2018	2017
Al inicio del ejercicio	63	64
Provisión para pérdidas crediticias previstas	36	15
Reversión de exceso de provisiones	(2)	(1)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	1	(13)
Movimientos por cambio de divisas	-	(2)
	98	63

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su período medio de cobro es de 30 días (2017: 30 días).

El desglose por vencimiento de deudores comerciales es el siguiente:

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-60 días	>60 días
Deudores comerciales	988	163	135	409
Pérdidas crediticias previstas	0,04%	0,29%	1,60%	23,26%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	-	2	95

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-60 días	>60 días
Deudores comerciales	1.159	119	135	113
Pérdidas crediticias previstas	0,05%	1,13%	0,11%	53,92%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	1	-	61

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

Millones de euros	2018	2017
Efectivo en bancos y en caja	2.453	1.963
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	1.384	1.329
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.837	3.292
Otros depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	2.437	3.384
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	6.274	6.676

El efectivo en bancos se mantiene principalmente en fondos del mercado monetario calificados AAA y en depósitos bancarios. Los depósitos a corto plazo son por periodos de hasta tres meses y devengan intereses a tipos variables aplicables a los respectivos depósitos.

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2017: cero).

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

A 31 de diciembre de 2018, Aer Lingus tenía 42 millones de euros de efectivo restringido (2017: 43 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

a Deuda neta

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

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2018	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Otros movimientos distintos de efectivo	Saldo a 31 de diciembre de 2018
Prestamos bancarios y otros	(1.824)	275	(4)	(28)	(1.581)
Arrendamientos financieros	(5.507)	(254)	(134)	(33)	(5.928)
Deudas financieras remuneradas	(7.331)	21	(138)	(61)	(7.509)
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.292	583	(38)	-	3.837
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.384	(924)	(23)	-	2.437
	(655)	(320)	(199)	(61)	(1.235)

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2017	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Otros movimientos distintos de efectivo	Saldo a 31 de diciembre de 2017
Prestamos bancarios y otros	(1.913)	138	26	(75)	(1.824)
Arrendamientos financieros	(6.602)	657	424	14	(5.507)
Deudas financieras remuneradas	(8.515)	795	450	(61)	(7.331)
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.337	141	(186)	-	3.292
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.091	432	(139)	-	3.384
	(2.087)	1.368	125	(61)	(655)

19 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2018	2017
Acreedores comerciales	2.079	2.092
Otros acreedores	1.007	926
Otros impuestos y seguridad social	332	238
Devengos e ingresos anticipados	541	467
	3.959	3.723

Periodo medio de pago a proveedores - Compañías españolas del Grupo

Días	2018	2017
Periodo medio de pago a proveedores	37	37
Ratio de operaciones pagadas	33	38
Ratio de operaciones pendientes de pago	119	35

Millones de euros	2018	2017
Total pagos realizados	6.306	4.879
Total pagos pendientes	317	140

20 Ingresos diferidos por venta de billetes

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 1 de enero de 2018	1.752	2.990	4.742
Cambios en los supuestos	-	(8)	(8)
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ¹	(733)	(22.027)	(22.760)
Emisión de puntos de fidelización a clientes	781	-	781
Efectivo recibido de clientes	-	22.149	22.149
Otros movimientos	(31)	(38)	(69)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	1.769	3.066	4.835

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 31 de diciembre de 2016	1.300	2.845	4.145
Reformulado por la adopción de la NIIF 15	497	38	535
Saldo a 1 de enero de 2017	1.797	2.883	4.680
Cambios en los supuestos	(2)	(43)	(45)
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ¹	(704)	(19.803)	(20.507)
Emisión de puntos de fidelización a clientes	735	-	735
Efectivo recibido de clientes	-	20.050	20.050
Otros movimientos	(74)	(97)	(171)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	1.752	2.990	4.742

1 Cuando el grupo actúa como un agente proporcionando productos y servicios de redención a clientes a través de los programas de fidelización, o proporcionando vuelos interlínea a pasajeros, el ingreso es reconocido en la Cuenta de resultados neto del coste correspondiente.

Los ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten en ingresos imputados a obligaciones de ejecución vinculadas a puntos Avios. Los puntos Avios los emiten las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización o se venden a terceros como proveedores de tarjetas de crédito, que los emiten en el marco de sus programas de fidelización. Las cuentas de clientes activas no tienen una fecha de caducidad y, por lo tanto, los ingresos pueden reconocerse en cualquier momento del futuro. Los ingresos diferidos relacionados con ventas anticipadas están formados por ingresos imputados a billetes de avión que se utilizarán para viajar en el futuro. Generalmente, estos billetes caducan doce meses después de la fecha prevista de viaje si no se utilizan dentro de ese periodo.

21 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2018	2017
Acreedores comerciales no corrientes	6	3
Devengos e ingresos diferidos	192	219
	198	222

22 Deudas a largo plazo

a Corrientes

Millones de euros	2018	2017
Préstamos bancarios y otros	153	183
Arrendamientos financieros	723	747
	876	930

b No corrientes

Millones de euros	2018	2017
Préstamos bancarios y otros	1.428	1.641
Arrendamientos financieros	5.205	4.760
	6.633	6.401

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2027. Existen préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo por importe de 354 millones de euros (2017: 539 millones de euros) garantizados por aeronaves. Los arrendamientos financieros están garantizados en todos los casos por aeronaves o inmovilizado material.

c Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2018	2017
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,25% con vencimiento en 2020 ¹	482	472
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 ¹	460	450
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ²	252	278
200 millones de euros de bonos sin garantía a tipo fijo ³	175	200
Préstamo sindicado a tipo variable en euros garantizado por inversiones ⁴	99	148
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo garantizados por aeronaves ⁵	53	68
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses sin garantía a tipo fijo ⁶	43	49
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ⁷	13	15
Préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable garantizados por aeronaves ⁸	4	27
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo fijo garantizados por aeronaves ⁹	-	117
	1.581	1.824
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	(153)	(183)
	1.428	1.641

- 1 Dos bonos sénior convertibles en acciones de IAG no garantizados fueron emitidos por el Grupo en noviembre de 2015; 500 millones de euros a tipo fijo del 0,25% generaron unos fondos netos de 494 millones de euros y vencen en 2020, y 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% generaron unos fondos netos de 494 millones de euros y vencen en 2022. El Grupo mantiene una opción para reembolsar cada bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. Los bonos incorporan protección de dividendos, y a 31 de diciembre de 2018, 73.455.109 opciones relacionadas con estos bonos continuaban pendientes de liquidación.
- 2 Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 0,182% y el 1,191% y su periodo de amortización va de 2024 a 2027.
- 3 200 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo con un cupón entre el 2,5% y el 3,75% reembolsables entre 2019 y 2027.
- 4 El préstamo sindicado en euros a tipo variable está garantizado en inversiones específicas del Grupo y devenga un interés del 1,375% sobre el EURIBOR de 3 meses. El préstamo es reembolsable en 2020.
- 5 Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo están garantizados por aeronaves específicas del Grupo y devengan interés del 5,20%. Los préstamos son reembolsables en 2022.
- 6 Los préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses no garantizados a tipo fijo devengan intereses a tipos entre el 1,98% y el 2,37%. Los préstamos son reembolsables en 2023.
- 7 Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan intereses entre el cero y el 5,68% y se amortizarán entre 2019 y 2026.
- 8 Los préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan interés al 0,81%. Los préstamos se amortizarán en 2019.
- 9 Los préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo fijo están garantizados por activos específicos de aeronaves del Grupo y devengan interés a tipos entre el 3,81% y el 4,76%. Los préstamos se amortizaron en 2018.

d Total préstamos y arrendamientos financieros

Millones	2018	2017
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$49	\$196
Euros	€364	€440
Libras esterlinas	£4	£25
Yuanes chinos	CNY 422	CNY 525
	€465	€702
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.116	€1.122
	€1.116	€1.122
Arrendamientos financieros		
Dólares estadounidenses	\$3.259	\$2.882
Euros	€2.308	€2.296
Yenes japoneses	¥77.379	¥63.978
Libras esterlinas	£134	£258
	€5.928	€5.507
	€7.509	€7.331

e Obligaciones por arrendamientos financieros

El Grupo utiliza arrendamientos financieros principalmente para adquirir aeronaves. Dichos arrendamientos tienen tanto opciones de renovación como opciones de compra, a elección del Grupo. Los pagos futuros mínimos en virtud de arrendamientos financieros son los siguientes:

Millones de euros	2018	2017
Pagos futuros mínimos con vencimiento:		
En el plazo de un año	876	875
Entre uno y cinco años	3.186	2.783
Más de cinco años	2.642	2.464
	6.704	6.122
Menos: Gastos financieros	(776)	(615)
Valor presente de pagos mínimos de arrendamientos	5.928	5.507
El valor presente de los pagos mínimos de arrendamiento se desglosa del modo siguiente:		
En el plazo de un año	723	747
Entre uno y cinco años	2.734	2.409
Más de en cinco años	2.471	2.351
	5.928	5.507

23 Compromisos de arrendamiento operativo

El Grupo ha suscrito arrendamientos comerciales sobre ciertos inmuebles, equipo y aeronaves. Los plazos de dichos arrendamientos oscilan desde menos de un año a 13 años en el caso de aeronaves y desde menos de un año a 5 años en el caso de inmovilizado material con la excepción de un arrendamiento de terreno que tiene una duración restante de 127 años. Algunos arrendamientos incluyen opciones de renovación.

Los pagos totales sobre los que existen compromisos en virtud de arrendamientos operativos tienen los siguientes vencimientos:

Millones de euros	2018			2017		
	Flota	Inmovilizado material	Total	Flota	Inmovilizado material	Total
En el plazo de un año	975	148	1.123	802	190	992
Entre uno y cinco años	3.049	362	3.411	2.559	340	2.899
Más de cinco años	2.235	1.895	4.130	1.789	1.962	3.751
	6.259	2.405	8.664	5.150	2.492	7.642

Subarrendos

Los subarrendos suscritos por el Grupo están relacionados con inmuebles de alquiler excedentes mantenidos en régimen de arrendamientos no cancelables con terceros. Estos arrendamientos tienen plazos residuales de entre uno y seis años y los activos exceden las necesidades del Grupo. Los alquileres futuros mínimos que se recibirán en virtud de arrendamientos operativos no cancelables son 13 millones de euros (2017: 8 millones de euros), de los cuales 4 millones de euros (2017: 7 millones de euros) vencen en el plazo de un año, 9 millones de euros (2017: 1 millón de euros) vencen entre uno y cinco años y ninguno (2017: ninguno) vence en más de cinco años.

24 Provisiones de riesgos y gastos

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2018	1.125	727	599	140	69	2.660
Provisiones registradas durante el ejercicio	378	192	223	43	100	936
Utilizadas durante el ejercicio	(150)	(220)	(202)	(46)	(90)	(708)
Reversión de importes no utilizados	(42)	(8)	(45)	(26)	(5)	(126)
Actualización de descuento	6	4	16	1	-	27
Movimientos por cambio de divisas	42	(2)	-	-	(2)	38
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2018	1.359	693	591	112	72	2.827
Desglose:						
Corrientes	148	237	60	78	36	559
No Corrientes	1.211	456	531	34	36	2.268
	1.359	693	591	112	72	2.827

Provisiones para grandes reparaciones

La provisión para grandes reparaciones se mantiene a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento y devolución de aeronaves mantenidas en virtud de arrendamientos operativos. La provisión incluye también un importe relacionado con terrenos y edificios arrendados cuando el contrato exige costes de reparación al finalizar el arrendamiento. Cuando esos costes se producen como consecuencia de un gasto sobre el activo arrendado, los costes de reparación se capitalizan. Esta es una provisión a largo plazo, que cubre típicamente la duración del activo arrendado que es de hasta 13 años.

Provisiones por reestructuración

El Grupo también reconoce una provisión para planes de despido voluntario incluyendo el programa de despido colectivo del Plan de Transformación de Iberia, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El importe de la provisión se ha determinado por medio de una valoración actuarial realizada por actuarios independientes y basada en los mismos supuestos que los utilizados para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto la tasa de descuento, que en este caso fue del 0,39%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos diez años. Durante el ejercicio, el Grupo ha reconocido una provisión de 136 millones de euros relacionada con los planes de reestructuración en British Airways (nota 4). El programa de transformación ya se ha completado.

A 31 de diciembre de 2018, 682 millones de euros de esta provisión están relacionados con programas de despidos colectivos (2017: 719 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

Esta provisión incluye indemnizaciones por despido para empleados bajo varios acuerdos contractuales.

El Grupo reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que, reuniendo ciertas condiciones, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad reglamentaria de jubilación o se jubila anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos llegan a la edad reglamentaria de jubilación, y una provisión inicial al efecto basada en una valoración actuarial fue reconocida. La valoración fue revisada a 31 de diciembre de 2018 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento consistente con el índice iBoxx del 1,59% y del 0,39% en función de si los empleados están en la actualidad en activo o no, las tablas de mortalidad PERM/F-2000P y una subida anual del IPC asumida del 1,50%. Esta provisión es principalmente a largo plazo. La cantidad relacionada con esta provisión fue 523 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2017: 542 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales

Provisiones para demandas judiciales incluye:

- Importes relacionados con reclamaciones de múltiples partes realizadas por grupos o empleados sobre una serie de cuestiones relacionadas con sus operaciones, incluidas reclamaciones de pagas de vacaciones adicionales y por discriminación de edad;
- Provisiones relacionadas a estimaciones de las bases imponibles; e
- Importes relacionados con las inspecciones abiertas por una serie de organismos reguladores de la competencia en relación con prácticas de supuesta competencia desleal en los negocios de transporte de carga y pasajeros del Grupo.

La cuantía final a pagar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta (nota 31).

La provisión incluye el pago de 104 millones de euros por la multa reexpedida en marzo de 2017 en contra de British Airways en relación con las investigaciones de varias autoridades de competencia en cuanto a supuesta actividad anti competitiva en el negocio de pasajeros y carga del Grupo (nota 31).

Otras provisiones

Esta provisión incluye:

- importes para pasajeros cuyos vuelos sufrieron retrasos considerables y tienen derecho a indemnización. Esta provisión es fundamentalmente una provisión corriente y se espera que cada año se utilicen y consignen importes. Esta provisión se vuelve a valorar en base al nivel histórico de demandas;
- una provisión en relación al Sistema de Comercio de Emisiones, que representa el exceso de emisiones de CO₂ en los vuelos dentro de la UE por encima de los derechos de emisión otorgados; y
- una provisión relacionada con contratos de flota desfavorables.

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés) el riesgo de contraparte y el riesgo de liquidez. En la nota 26 se incluye más información acerca de los instrumentos financieros del Grupo que están expuestos a estos riesgos. El Consejo aprueba los principios estratégicos clave y el apetito al riesgo, definiendo la cantidad de riesgo que el Grupo está preparado para retener. Los programas de Gestión del Riesgo Financiero del Grupo se centran en la imprevisibilidad de los mercados financieros y busca minimizar el riesgo de incrementos de costes provenientes de movimientos adversos de los mercados financieros.

El riesgo financiero se gestiona bajo la supervisión del departamento de Tesorería del Grupo. Las variaciones de los precios del combustible y la volatilidad de los tipos de cambio, euros/dólares estadounidenses y libras esterlinas/dólares estadounidenses, son los riesgos financieros más importantes para el Grupo. El programa de Gestión del Riesgo Financiero también cubre el resto de divisas, así como el riesgo de tipos de interés. El Comité de Dirección de IAG aprueba el perfil de coberturas del Grupo y delega en el Comité de Riesgos con cada compañía operativa para que este acuerde el grado de flexibilidad a la hora de aplicar los niveles definidos por el Comité de Dirección de IAG. El Comité de Riesgos de cada compañía operativa se reúne al menos una vez al mes para revisar y aprobar un mandato para contratar las coberturas en el mercado, incluidos los instrumentos a utilizar.

El departamento de Tesorería del Grupo proporciona al Comité de Dirección de IAG y al Comité de Auditoría y Cumplimiento un informe trimestral sobre la posición de cobertura. El Consejo revisa la estrategia, incluido el riesgo asumido, anualmente.

a Riesgo de precios del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. La estrategia de gestión del riesgo relacionado con los precios del combustible tiene como objetivo proteger al Grupo frente a incrementos repentinos e importantes de los precios del petróleo, garantizando al mismo tiempo que el Grupo no se encuentre en una situación de desventaja competitiva en caso de que el precio descienda de forma sustancial. La estrategia actual del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible para los próximos tres años dentro de unos límites definidos.

Dentro de la estrategia, el programa de Gestión del Riesgo Financiero posibilita el uso de una serie de instrumentos derivados disponibles en mercados OTC (*Over the counter*) con contrapartes aprobadas.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilidad de los instrumentos financieros a un posible cambio razonable de los precios del combustible, permaneciendo constantes otras variables, sobre los resultados antes de impuestos y el patrimonio neto:

2018			2017		
Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
30	-	1.613	30	41	1.142
(30)	(3)	(1.695)	(30)	(48)	(1.039)

b Riesgo de tipos de cambio

El Grupo publica sus cuentas anuales consolidadas en euros, posee filiales que operan en euros y libras esterlinas, y realiza su actividad en varios países. Como consecuencia, está expuesto a un riesgo de cambio de divisas sobre los ingresos, compras y empréstitos denominados en monedas diferentes a la moneda funcional de la entidad. Las divisas en las que están denominadas esas transacciones son, principalmente, el euro, el dólar estadounidense y la libra esterlina. El Grupo genera un superávit en la mayoría de las divisas en las que opera. El dólar estadounidense es una excepción, ya que las compras de combustible, los gastos de mantenimiento y los reembolsos de deuda denominados en dólares estadounidenses suelen dar lugar a un déficit.

El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante los riesgos de divisa. La posición corta operativa en dólares estadounidenses está sujeta a la misma estructura de gobierno que la estrategia de cobertura de combustible descrita anteriormente. La estrategia actual del Grupo aprobada por el Comité de Dirección de IAG, es cubrir una parte de la exposición a dólares estadounidenses hasta los siguientes tres años, conforme a unos límites definidos.

British Airways utiliza sus pagos de deuda en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos como cobertura de los ingresos futuros en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos. Los activos y pasivos del balance de Iberia en dólares estadounidenses se cubren mediante un programa renovable de *swaps* y activos financieros en dólares estadounidenses que eliminan la volatilidad de pérdidas y ganancias derivada de su conversión a euros. La posición neta de Vueling y Aer Lingus en dólares estadounidenses se gestiona mediante instrumentos financieros derivados.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición del Grupo a una posible variación razonable de los tipos de cambio del dólar estadounidense, la libra esterlina, el yen japonés y el yuan chino, con las demás variables constantes, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto:

	Subida/ (descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo del yuan chino %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2018	10 (10)	(16) 18	(9) 91	10 (10)	(40) 41	262 (273)	10 (10)	(6) 1	(54) 54	10 (10)	- -	(6) 6
2017	10 (10)	(2) 6	253 (72)	10 (10)	(36) 35	232 (233)	10 (10)	(2) 2	(45) 45	10 (10)	- -	(7) 7

c Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda y los depósitos de efectivo.

El riesgo de tipos de interés sobre los préstamos tomados a tipo variable se gestiona mediante *swaps* de tipos de interés, *swaps* de divisas de tipos variables a fijos y *collars* de tipos de interés. Teniendo en cuenta el impacto de esos derivados, un 77% de los préstamos tomados por el Grupo fueron a tipo fijo y un 23% a tipo variable.

Todos los depósitos de efectivo se realizan con vencimiento inferior a un año. El tipo de interés es predominantemente fijo durante el plazo del depósito.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición del Grupo a un posible cambio razonable de los tipos de interés en dólares estadounidenses, euros y libras esterlinas sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto:

	Subida/ (descenso) del tipo de interés estadounidense Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés europeo Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés en libras esterlinas Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2018	50 (50)	(1) 1	20 (20)	50 (50)	2 (2)	16 (25)	50 (50)	2 (2)	- -
2017	50 (50)	(1) 1	- -	50 (50)	(6) 6	- -	50 (50)	3 (3)	- -

d Riesgo de contrapartida

El Grupo está expuesto al riesgo de contrapartida en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros a recibir. El Grupo aplica políticas y procedimientos a fin de garantizar que el riesgo crediticio sea reducido mediante la introducción de límites de crédito respecto a cada una de las contrapartidas. Estas políticas y procedimientos se coordinan a través de las políticas de Tesorería del Grupo. El Comité de Riesgos examina la aplicación de estas políticas y procedimientos por British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. El Grupo controla los límites de crédito y los impagos de contrapartidas, incorporando esa información a controles del riesgo de crédito. Las actividades de tesorería incluyen la colocación de dinero en depósitos monetarios, la cobertura de combustible y las operaciones de divisas lo que podría dar lugar a concentración de distintos tipos de riesgo crediticio en una misma contrapartida. Este riesgo se gestiona mediante la asignación de límites generales de exposición a contrapartidas de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. Las exposiciones al nivel de la actividad se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contrapartida se revisa al menos una vez al mes utilizando la información de mercado disponible, como las calificaciones crediticias. El riesgo soberano, la concentración en los diferentes países y las calificaciones crediticias de los estados se monitorizan y son revisadas en cada reunión del Comité de Tesorería del Grupo.

Cada compañía operativa invierte el excedente de efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos del mercado monetario, eligiendo instrumentos de vencimientos o liquidez adecuados para proporcionar suficiente margen. A la fecha del balance, las compañías operativas mantenían fondos del mercado monetario y otros activos líquidos que se espera que generen fácilmente flujos de efectivo para gestionar el riesgo de liquidez.

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

A 31 de diciembre de 2018, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por la tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por la tesorería asignados por región	
	2018	2017
Reino Unido	42%	42%
España	-	1%
Irlanda	3%	2%
Resto de la zona euro	33%	33%
Resto del mundo	22%	22%

e Riesgo de liquidez

La gestión del riesgo de liquidez incluye mantener efectivo y depósitos remunerados suficientes, disponibilidad de financiación de una cantidad adecuada de líneas de crédito y la capacidad de cerrar posiciones de mercado.

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo tenía líneas de crédito renovables no utilizadas por valor de 11 millones de euros (2017: 16 millones de euros). El Grupo mantenía líneas de mercado monetario no utilizadas y no comprometidas de 28 millones de euros (2017: 28 millones de euros).

El Grupo tenía las siguientes líneas de financiación de aeronaves generales y comprometidas no utilizadas:

Millones	2018	
	Divisa	Equivalencia en euros
Línea de crédito en EUR con vencimiento entre enero y junio de 2020	€131	131
Línea de crédito en USD con vencimiento en diciembre de 2021	\$1,164	1.024
Línea de crédito en USD con vencimiento en junio de 2022	\$1.044	918

Millones	2017	
	Divisa	Equivalencia en euros
Línea de crédito en EUR con vencimiento entre enero y octubre de 2018	€217	217
Línea de crédito en USD con vencimiento en diciembre de 2021	\$1.164	985
Línea de crédito en USD con vencimiento en junio de 2022	\$1.053	891

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

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2018
Préstamos y empréstitos con intereses:						
Arrendamientos financieros	(509)	(367)	(882)	(2.304)	(2.642)	(6.704)
Préstamos a tipo fijo	(53)	(18)	(533)	(645)	(58)	(1.307)
Préstamos a tipo variable	(18)	(67)	(80)	(93)	(118)	(376)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.591)	-	(13)	-	-	(3.604)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipo de interés	11	2	2	6	4	25
Contratos de divisa a plazo	69	58	122	72	-	321
Derivados de combustible	23	18	15	1	-	57
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipo de interés	(18)	(7)	(13)	(16)	(1)	(55)
Contratos de divisa a plazo	(16)	(8)	(18)	(16)	-	(58)
Derivados de combustible	(342)	(290)	(270)	(110)	-	(1.012)
A 31 de diciembre de 2018	(4.444)	(679)	(1.670)	(3.105)	(2.815)	(12.713)

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2017
Préstamos y empréstitos con intereses:						
Arrendamientos financieros	(426)	(449)	(801)	(1.982)	(2.464)	(6.122)
Préstamos a tipo fijo	(31)	(58)	(99)	(1.224)	(77)	(1.489)
Préstamos a tipo variable	(29)	(76)	(85)	(144)	(150)	(484)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.411)	-	(15)	-	-	(3.426)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipo de interés	-	-	1	-	-	1
Contratos de divisa a plazo	45	10	10	2	-	67
Derivados de combustible	207	141	112	22	-	482
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Contratos de divisa a plazo	(51)	(58)	(78)	(36)	-	(223)
Derivados de combustible	(2)	-	-	-	-	(2)
A 31 de diciembre de 2017	(3.698)	(490)	(955)	(3.362)	(2.691)	(11.196)

f Compensación de activos y pasivos financieros

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

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

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	363	13	376	(7)	369
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	1.092	(13)	1.079	(7)	1.072

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	551	(1)	550	(5)	545
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	226	(1)	225	(5)	220

g Gestión del riesgo de capital

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

El Grupo monitoriza el capital en base al ratio de deuda neta ajustada / EBITDAR. A 31 de diciembre de 2018, la deuda neta ajustada / EBITDAR era de 1,6 veces (2017: 1,5 veces). La definición y el cálculo de esta medida de desempeño está incluida en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Más detalles sobre liquidez y recursos de capital junto con la gestión de riesgos de capital se presentan en el análisis financiero.

26 Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	80	-	-	80
Instrumentos financieros derivados	-	-	221	-	221
Otros activos no corrientes	154	-	-	155	309
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.597	-	-	-	1.597
Otros activos corrientes	444	-	-	731	1.175
Instrumentos financieros derivados	-	-	155	-	155
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.437	-	-	-	2.437
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.837	-	-	-	3.837

Millones de euros	Pasivos financieros				Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	
Pasivos no corrientes					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.633	-	-	-	6.633
Instrumentos financieros derivados	-	-	423	-	423
Otros pasivos a largo plazo	13	-	-	185	198
Pasivos corrientes					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	876	-	-	-	876
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.591	-	-	368	3.959
Instrumentos financieros derivados	-	-	656	-	656

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	79	-	-	79
Instrumentos financieros derivados	-	-	145	-	145
Otros activos no corrientes	200	-	-	176	376
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.463	-	-	-	1.463
Otros activos corrientes	337	-	-	621	958
Instrumentos financieros derivados	-	-	405	-	405
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.384	-	-	-	3.384
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.292	-	-	-	3.292

Millones de euros	Pasivos financieros			Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Pasivos no corrientes					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.401	-	-	-	6.401
Instrumentos financieros derivados	-	-	114	-	114
Otros pasivos a largo plazo	15	-	-	207	222
Pasivos corrientes					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	930	-	-	-	930
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.411	-	-	312	3.723
Instrumentos financieros derivados	-	-	111	-	111

b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

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

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados funcionales activos para activos y pasivos idénticos. Se considera que un mercado es activo cuando se puede disponer de precios cotizados fácil y regularmente a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, un agente de bolsa, una institución sectorial, un servicio de precios o un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado reales que se producen regularmente, entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. Se emplearon metodologías de Nivel 1 (valores de mercado en la fecha del balance) para determinar el valor razonable de las inversiones en activos cotizados clasificadas como participaciones accionariales y deudas financieras remuneradas cotizadas.

Nivel 2: *Inputs* distintos a los precios cotizados incluidos en Nivel 1, que son observables respecto al activo o el pasivo, de forma directa o indirecta. El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina usando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración elevan al máximo el uso de datos de mercado observables allí donde existan y hacen el menor uso posible de las estimaciones de entidades. Los contratos de derivados se miden al valor de mercado de instrumentos con términos y condiciones similares en la fecha del balance usando modelos de precios futuros. Se considera que el riesgo crediticio de contraparte y propio no es significativo. El valor razonable de los préstamos y empréstitos con intereses del Grupo, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado en la fecha del balance.

Nivel 3: *Inputs* para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. En las inversiones no cotizadas, el valor razonable se ha determinado a partir de la última operación disponible realizada con un instrumento idéntico en condiciones de mercado. El Grupo hace un seguimiento periódico de las operaciones realizadas con estos instrumentos para asegurarse de que el valor razonable esté basado en el precio en condiciones de mercado más reciente.

El valor razonable del efectivo y otros activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes, acreedores y otras cuentas a pagar se aproximan a su valor contable, debido fundamentalmente a los vencimientos a corto plazo de estos instrumentos.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 31 de diciembre de 2018 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	17	-	63	80	80
Instrumentos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ¹	-	12	-	12	12
Contratos de divisas a plazo ¹	-	321	-	321	321
Derivados de combustible ¹	-	43	-	43	43
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	-	6.086	-	6.086	5.928
Préstamos a tipo fijo	1.096	113	-	1.209	1.226
Préstamos a tipo variable	-	355	-	355	355
Instrumentos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	43	-	43	43
Contratos de divisas a plazo ²	-	54	-	54	54
Derivados de combustible ²	-	982	-	982	982

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 155 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 656 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2017 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	23	-	56	79	79
Instrumentos financieros derivados:					
Derivados de tipos de interés ¹	-	1	-	1	1
Contratos de divisa a plazo ¹	-	67	-	67	67
Derivados de combustible ¹	-	482	-	482	482
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	-	5.639	-	5.639	5.507
Préstamos a tipo fijo	1.079	287	-	1.366	1.371
Préstamos a tipo variable	-	453	-	453	453
Instrumentos financieros derivados:					
Contratos de divisa a plazo ²	-	223	-	223	223
Derivados de combustible ²	-	2	-	2	2

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 405 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 111 millones de euros.

No se produjeron transferencias entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el ejercicio.

Los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior se miden a valor razonable a efectos de presentación en el informe financiero consolidado, excepto las deudas financieras remuneradas, que se miden a coste amortizado.

c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

En la tabla siguiente se resumen los movimientos clave de los activos financieros de Nivel 3:

Millones de euros	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Saldo inicial del ejercicio	56	58
Altas	8	1
Movimientos por cambio de divisas	(1)	(3)
Saldo final del ejercicio	63	56

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2018, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

- Amortizaciones futuras de préstamos en moneda extranjera (predominantemente amortizaciones de préstamos en dólares estadounidenses), como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos. Las ganancias y pérdidas por reevaluaciones en los préstamos se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de ingresos, cuando el préstamo se devuelve (generalmente, mediante cuotas a lo largo del periodo de vigencia del préstamo).
- Contratos de divisas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos y ciertos pagos operativos. Las ganancias y pérdidas por reevaluaciones en los derivados se reconocen en el patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados o al Balance de situación contra la correspondiente entrada o salida de tesorería.
- Contratos de derivados a plazo sobre crudo, gasoil y queroseno, como cobertura del riesgo de precios en los pagos en efectivo de combustible. Las ganancias y pérdidas por reevaluaciones en los derivados se reconocen en el patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de gastos de combustible y derechos de emisión, contra la salida de tesorería relacionada con el combustible.
- Contratos de tipos de interés, cubriendo el riesgo de tipos de interés de la deuda a tipo variable y de ciertos pagos operacionales.

Las cifras incluidas en el patrimonio y el valor nominal relacionado se resume a continuación, junto con el análisis de las pérdidas y ganancias reconocidas en el año asociadas a estos instrumentos.

(Ganancias)/pérdidas relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en patrimonio Millones de euros	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	682	586
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	(216)	163
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	933	(474)
Contratos de derivados sobre tipos de interés ¹	34	-
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ¹	22	-
	1.455	275
Gastos por impuesto diferido	(267)	(44)
Importe total incluido en patrimonio neto	1.188	231

1 El valor contable de los instrumentos derivados reconocidos en activos y pasivos se analizan en los epígrafes a y b anteriores.

Importes del principal nominales (Millones de euros)	Rango de cobertura	En 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Total 31 de diciembre de 2018
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,22-1,50	1.982	1.858	1.685	5.525
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,06-1,34	2.299	1.993	2.197	6.489

1 Representa el valor del elemento cubierto.

Los contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno son usados para cubrir la adquisición de combustible durante un periodo de hasta tres años. Las cantidades nominales relativas a estos contratos a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 14 millones de toneladas (2017: 8 millones de toneladas) con un rango de precio de cobertura de 469 a 787 millones de dólares estadounidenses (2017: de 388 a 725 millones de dólares estadounidenses).

El repago de las cuotas de deuda del Grupo utilizada para cubrir el riesgo de divisa de pagos futuros por ingresos ha sido principalmente en dólares estadounidenses y en euros. A 31 de diciembre de 2018 los préstamos asociados fueron de 2.795 millones de dólares estadounidenses (2017: 2.511 millones de dólares estadounidenses) y 1.722 millones de euros (2017: 1.922 millones de euros).

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 (Millones de euros)	(Ganancias)/pérdidas reconocidas en Estado de resultado global ¹	(Ganancias)/pérdidas reconocidas con ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados ²	Total (ganancias)/pérdidas reconocidas	Ganancias/(pérdidas) reclasificadas en la Cuenta de resultados	Ganancias/(pérdidas) reclasificadas en el Balance de situación
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	208	-	208	(82)	-
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	(387)	-	(387)	10	1
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	732	16	748	672	-
Contratos de derivados sobre tipos de interés	37	-	37	(2)	-
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	6	-	6	(2)	-
	596	16	612	596	1

1 Las ganancias y pérdidas reconocidas en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los elementos cubiertos.

2 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura en otros (cargos)/créditos no operativos.

Importes del principal nocionales (Millones de euros)	Rango Cobertura	En 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Total 31 de diciembre de 2017
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,22-1,53	1.406	1.097	620	3.123
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,04-1,27	1.212	985	582	2.779

1 Representa el valor del elemento cubierto.

A 31 de diciembre de 2017 (Millones de euros)	(Ganancias)/ pérdidas reconocidas en Estado de resultado global ¹	(Ganancias)/ pérdidas relacionadas con ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados ²	Total (Ganancias)/ pérdidas reconocidas	Ganancias/ (pérdidas) reclasificadas en la Cuenta de resultados ³
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	(111)	-	(111)	(87)
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	299	1	300	44
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	(302)	(9)	(311)	(4)
Contratos de derivados sobre tipos de interés	(1)	-	(1)	2
	(115)	(8)	(123)	(45)

1 Las ganancias y pérdidas reconocidas en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los elementos cubiertos.

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

3 No hubo ganancias o pérdidas reclasificadas en el Balance de situación para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

Existe una relación económica entre los elementos cubiertos y los instrumentos de cobertura dado que los plazos de los instrumentos de cobertura coinciden con los de las transacciones futuras altamente probables. El Grupo ha establecido un ratio de cobertura de 1:1 para las relaciones de cobertura.

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable significativas a 31 de diciembre de 2018 y 2017.

27 Capital social, prima de emisión y autocartera

	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente			
A 1 de enero de 2018: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	2.057.990	1.029	6.022
Cancelación de acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	(65.957)	(33)	-
A 31 de diciembre de 2018	1.992.033	996	6.022

Durante el año, IAG ejecutó un plan de recompra de acciones por 500 millones de euros en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas. El programa se ejecutó entre mayo y octubre de 2018, y durante ese tiempo, IAG compró 65.956.660 acciones ordinarias, que posteriormente se cancelaron. Durante el ejercicio se entregaron un total de 1,2 millones de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2018 el Grupo tenía 8,7 millones de acciones (2017: 9,9 millones), que representaron el 0,44% del capital social emitido de la Compañía.

28 Pagos basados en acciones

El Grupo opera planes de pagos basados en acciones como parte del paquete retributivo total a sus empleados. Estos planes consisten en planes de opciones sobre acciones, en los que los empleados adquieren acciones a coste cero; y por otro lado, en planes de adjudicación de acciones mediante los cuales se emiten acciones a favor de empleados sin coste alguno previa consecución de objetivos de rendimiento especificados por el Grupo.

a Plan de Participación en Resultados de IAG (Performance Share Plan)

El Plan de Participación en Resultados (PSP) de IAG está dirigido a ejecutivos senior y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. En 2014, la adjudicación condicionada de acciones asignadas estuvo sujeta a la consecución de diversos objetivos de rendimiento en un plazo de tres años, siempre que el empleado siguiera trabajando en el Grupo. Desde 2015, la adjudicación se realizó como opciones a coste cero, y también tenía un periodo adicional de dos años de espera tras el final del periodo de rendimiento, antes de que ocurra la consolidación. La adjudicación concedida en 2014 se consolida en un 50% en el cumplimiento del objetivo de Rentabilidad Total para el Accionista (*Total Shareholder Return*, TSR) con respecto al *MSCI European Transportation Index*, y en un 50% en los objetivos de beneficios por acción. Las adjudicaciones concedidas desde 2015 se consolidarán en un tercio si se alcanza la rentabilidad TSR fijada por IAG con respecto al *MSCI European Transportation Index*, un tercio si se alcanzan los objetivos de beneficios por acción y un tercio si se alcanzan los objetivos sobre la Rentabilidad sobre el Capital Invertido (RoIC).

b Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG

El Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG (IAG Incentive Award Deferral Plan, IADP) se concede a empleados cualificados en función de tests de cumplimiento y servicio. El pago se concederá cuando se active una adjudicación de incentivos siempre que el empleado siga trabajando en el Grupo en los tres años siguientes a la fecha de concesión. Los empleados correspondientes recibirán un 50% de sus incentivos adjudicados en efectivo en el momento, y el 50% restante en acciones después de tres años a través del IADP.

c Resumen de planes de pagos basados en acciones

	Saldos pendientes a 1 de enero de 2018 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones ejercitadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2018 Miles	Consolidadas y ejercitables a 31 de diciembre de 2018 Miles
Planes de Participación en Resultados	14.138	4.615	2.050	154	16.549	57
Planes de Diferimiento de Incentivos	4.299	1.986	144	1.903	4.238	17
	18.437	6.601	2.194	2.057	20.787	74

El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones que se liquidan con instrumentos de patrimonio, se determinó usando el modelo de valoración Monte-Carlo, teniendo en cuenta los términos y condiciones en las que se concedieron los planes, que empleó las siguientes hipótesis:

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	35	35
Volatilidad prevista del grupo comparativo (%)	20	20
Correlación prevista del comparativo (%)	60	65
Vida prevista de las opciones (años)	4,6	4,8
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (£)	6,91	5,46
Valor razonable medio ponderado (£)	4,01	3,66

La volatilidad se calculó a partir de la volatilidad del precio semanal de las acciones en libras esterlinas del Grupo. La volatilidad esperada refleja la hipótesis de que la volatilidad histórica es orientativa de tendencias futuras, lo que no tiene por qué ser necesariamente el resultado real. El valor razonable del PSP también tiene en cuenta una condición de mercado de TSR en comparación con competidores estratégicos. En el cálculo del valor razonable de los planes de pagos basados en acciones no se incorporaron más características de las opciones concedidas.

El Grupo reconoció un cargo por pagos basados en acciones de 31 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 (2017: 34 millones de euros).

29 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Otras reservas							Total otras reservas	Socios externos ⁷
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Valor temporal de las opciones ²	Conversión de moneda ³	Efecto de patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶		
A 1 de enero de 2018	2.278	(161)	(3)	(133)	101	(2.467)	37	(348)	307
Beneficio del ejercicio	2.885	-	-	-	-	-	-	2.885	12
Otro resultado global del ejercicio									
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:									
Ingresos de pasaje	-	77	-	-	-	-	-	77	-
Gastos de combustible	-	(565)	-	-	-	-	-	(565)	-
Diferencias de tipo de cambio	-	4	-	-	-	-	-	4	-
Gastos financieros	-	4	-	-	-	-	-	4	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	(491)	-	-	-	-	-	(491)	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	13	-	-	-	-	13	-
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	(5)	-	-	-	-	-	(5)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(80)	-	-	-	(80)	-
Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(696)	-	-	-	-	-	-	(696)	-
Coberturas de gastos de capital reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	(1)	-	-	-	-	-	(1)	-
Coste del pago basado en acciones	31	-	-	-	-	-	-	31	-
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(15)	-	-	-	-	-	-	(15)	-
Dividendo	(582)	-	-	-	-	-	-	(582)	-
Cancelación de acciones propias	(500)	-	-	-	-	-	33	(467)	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
Transferencias entre reservas	(77)	-	-	77	-	-	-	-	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	-	-	(312)
A 31 de diciembre de 2018	3.324	(1.138)	10	(136)	101	(2.467)	70	(236)	6

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Otras reservas								
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Valor temporal de las opciones ²	Conversión de moneda ³	Efecto de patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶	Total otras reservas	Socios externos ⁷
A 1 de enero de 2017	952	(299)	-	(6)	101	(2.467)	-	(1.719)	308
Reformulado por la adopción de nuevas normas	(468)	-	38	-	-	-	-	(430)	-
A 1 de enero de 2017 (reformulado)	484	(299)	38	(6)	101	(2.467)	-	(2.149)	308
Beneficio del ejercicio	1.989	-	-	-	-	-	-	1.989	20
Otro resultado global del ejercicio									
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:									
Ingresos de pasaje	-	84	-	-	-	-	-	84	-
Gastos de combustible	-	(38)	-	-	-	-	-	(38)	-
Diferencias de tipo de cambio	-	(18)	-	-	-	-	-	(18)	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	101	-	-	-	-	-	101	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	(41)	-	-	-	-	(41)	-
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	9	-	-	-	-	-	9	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(127)	-	-	-	(127)	-
Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	739	-	-	-	-	-	-	739	-
Coste del pago basado en acciones	34	-	-	-	-	-	-	34	-
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(33)	-	-	-	-	-	-	(33)	-
Dividendo	(518)	-	-	-	-	-	-	(518)	-
Cancelación de acciones propias	(500)	-	-	-	-	-	37	(463)	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
Transferencias entre reservas	83	-	-	-	-	-	-	83	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	-	-	(20)
A 31 de diciembre de 2017	2.278	(161)	(3)	(133)	101	(2.467)	37	(348)	307

- Las ganancias y pérdidas no realizadas registran las variaciones del valor razonable de inversiones disponibles para la venta y la de la ganancia o la pérdida sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de caja que se considera cobertura eficiente.
- El valor temporal de la reserva de opciones registra las variaciones del valor razonable en el coste de cobertura.
- La reserva de conversión de divisa registra las diferencias de cambio resultantes de la conversión de las cuentas anuales de las filiales y empresas asociadas que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra por esta reserva en 2018 se ve afectada por las fluctuaciones del tipo de cambio en la libra esterlina/euro.
- El efecto en patrimonio del bono convertible representa el componente de patrimonio de los bonos convertibles emitidos. A 31 de diciembre de 2018, esto representaba el componente de patrimonio de los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,25% de bonos convertibles y de los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% de bonos convertibles (nota 22).
- La reserva de fusión originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).
- La reserva de capital amortizado representa el valor nominal de la reducción del capital social en relación con las acciones canceladas.
- El 28 de agosto de 2018, British Airways ejerció su opción de reembolsar sus 300 millones de euros de valores preferentes de interés fijo al 6,75%, que previamente se habían clasificado como socios externos. El valor total de los socios externos a 31 de diciembre de 2018 era de 6 millones de euros. A 31 de diciembre de 2018, los socios externos representan las acciones de British Airways Plc e IB Opco Holding, S.L. en manos de entidades británicas y españolas, respectivamente; estas dos sociedades se constituyeron con el fin de formalizar las estructuras de nacionalidad de British Airways e Iberia. Las licencias para operar rutas que conceden las autoridades de aviación civil del Reino Unido y España estipulan que la mayoría de las acciones y derechos de voto de British Airways e Iberia debe estar en manos de personas británicas y españolas. Estas entidades poseen la mayoría de los derechos de voto en British Airways Plc e IB Opco Holding, S.L., mientras que IAG posee el 99% de los derechos económicos de estas sociedades.

30 Obligaciones por prestaciones al personal

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones post-empleo que cubren tanto los planes de aportación definida como los de prestación definida. El Grupo también reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad reglamentaria de jubilación o se jubila anticipadamente (nota 24).

Planes de aportación definida

El Grupo gestiona una serie de planes de aportación definida para sus empleados. El plan de aportaciones definida British Airways Retirement Plan (BARP) se cerró a aportaciones futuras el 31 de marzo de 2018. Los planes BARP y NAPS (ver debajo) han sido remplazados por un plan de prestación definida que ofrece la elección del tipo de contribución y la posibilidad de optar por efectivo en lugar de una pensión.

Los costes reconocidos con respecto a planes de aportación definida en España, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 fueron de 214 millones de euros (2017: 135 millones de euros).

Planes de prestación definida

i APS y NAPS

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el *Airways Pension Scheme* (APS) y el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros. El NAPS se cerró a devengos futuros el 31 de marzo de 2018, lo que produjo una reducción de las obligaciones por prestaciones definidas. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los partícipes se incrementarán anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medido usando el IPC), lo que en general es inferior al supuesto anterior basado en el aumento del salario, que incluía subidas salariales y ascensos. A los partícipes de NAPS se les ofreció la posibilidad de elegir entre varias medidas de transición, lo que incluía opciones distintas del efectivo para incrementar sus pensiones en NAPS antes del cierre. El efecto financiero neto del cierre, compensado por las medidas de transición distintas del efectivo, fue una ganancia por servicios prestados pasados de 872 millones de euros que ha sido presentada como una partida excepcional compensada por los 192 millones de euros de costes de transición que se pagaron directamente a los partícipes o bien se abonaron en sus cuentas de pensiones. Actualmente, British Airways realiza contribuciones para reducir el déficit de NAPS por valor de 333 millones de euros anuales hasta septiembre de 2027, más unos pagos adicionales de hasta 167 millones de euros anuales, dependiendo del saldo de tesorería al final del mes de marzo de cada año. En el marco del cierre de NAPS, British Airways acordó realizar ciertos pagos de transición adicionales a los partícipes de NAPS si el déficit se había reducido más de lo previsto en las fechas de valoración de 2018 o 2021. No se ha constituido ninguna provisión para dichos pagos en la valoración de las obligaciones por prestaciones definidas.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984. Las prestaciones previstas en el APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas de la inflación en el pago conforme a las órdenes de aumento de pensiones del Gobierno (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders, PIRO*), que se basan en el IPC.

El Administrador de APS ha propuesto un incremento adicional discrecional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago para el año finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways recurrió la decisión e inició procesos legales para determinar la legitimidad del aumento discrecional. El resultado del proceso judicial se conoció en mayo de 2017, cuando el tribunal falló que el Administrador tenía potestad para conceder incrementos discrecionales, si bien reiteró que este debe tener en consideración todos los factores relevantes, y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo al Tribunal de Apelación. El 5 de Julio de 2018 el Tribunal de Apelación emitió su veredicto en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que el Administrador no tenía potestad para introducir una regla relativa a incrementos discrecionales. Tras el fallo, el Administrador puede presentar un recurso ante el Tribunal Supremo. El Administrador ha apelado. La valoración trienal de 2015 aplazada se completará cuando se conozca el resultado del recurso. British Airways está comprometida con la aplicación de un plan de recuperación vigente, que prevé pagos de compensación del déficit de 61 millones de euros anuales hasta marzo de 2023.

La gestión de APS y NAPS corre a cargo de diferentes Consejos de Administración aunque parte de la actividad es común a los dos planes. La mayor parte de las reuniones del Consejo y los comités se celebran en paralelo, aunque cada Consejo de Administración toma sus decisiones de forma independiente. Existen tres sub-comités que son responsables, respectivamente, del buen gobierno, el funcionamiento y las inversiones de cada plan. British Airways Pension Trustees Limited mantiene los activos de los dos planes en nombre de sus respectivos Administradores.

Los planes de pago del déficit se acuerdan con el Administrador de cada plan cada tres años en función de la valoración actuarial (valoración trienal) en lugar de aplicar la valoración contable establecida por la NIC 19. El último plan de pago se acordó sobre la posición a 31 de marzo de 2012 en relación a APS y sobre la posición a 31 de marzo de 2015 para NAPS (nota 30i). Las valoraciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2012 y a 31 de marzo de 2015 difieren de la valoración realizada bajo la NIC 19 "Prestaciones para empleados" a 31 de diciembre de 2018, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de la NIC 19 usadas en las hipótesis de valoración contable. Por ejemplo, la NIC 19 obliga a que la tasa de descuento esté basada en los rendimientos de los bonos corporativos, sin importar cómo se invierten en realidad los activos, lo que puede provocar que los cálculos contenidos en este informe no sean la mejor estimación del coste que supone para la compañía abonar prestaciones en virtud de los dos planes. La estrategia de inversión de cada Plan probablemente cambie a lo largo de su vida, por lo que la relación entre la tasa de descuento y la tasa prevista de rentabilidad sobre los activos de cada plan también podría cambiar.

ii Otros planes

British Airways proporciona ciertas prestaciones de salud adicional posteriores a la jubilación a empleados cualificados de EE.UU. a través del plan de prestaciones médicas post-empleo de EE.UU. (EE.UU. PRMB), el cual se considera como un plan de prestación definida. Asimismo, Aer Lingus opera ciertos planes de prestación definida tanto financiados como no financiados.

Los planes de prestación definida exponen al Grupo a riesgos actuariales, como el riesgo de longevidad, el riesgo de tipo de interés, el riesgo de inflación, y el riesgo de mercado (inversión), incluyendo el riesgo cambiario.

iii Otros pagos en efectivo

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones normales de la empresa, aportaciones de déficits basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS y pagos por excedentes de efectivo relacionados con los pagos adicionales condicionados al nivel de tesorería de British Airways. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, neto de costes por servicios ascendió a 843 millones de euros (2017: 666 millones de euros) siendo las aportaciones realizadas por la compañía de 716 millones de euros (2017: 899 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 55 millones de euros (2017: 233 millones de euros) (nota 30b) e incluyen pagos por medidas de transición del cierre del NAPS a devengos futuros de 182 millones de euros.

a Planes de retribución a empleados reconocidos en el Balance

Millones de euros	2018			
	APS	NAPS	Otro ¹	Total
Activos del plan a valor razonable	8.372	18.846	382	27.600
Valor actual de los pasivos del plan	(7.110)	(17.628)	(645)	(25.383)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.262	1.218	(263)	2.217
Efecto del techo de activos ²	(469)	(896)	-	(1.365)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
31 de diciembre de 2018	793	322	(275)	840
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.129
Obligaciones de retribuciones a empleados				(289)
				840

Millones de euros	2017			
	APS	NAPS	Otro ¹	Total
Activos del plan a valor razonable	9.185	19.558	429	29.172
Valor actual de los pasivos del plan	(7.606)	(20.060)	(697)	(28.363)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.579	(502)	(268)	809
Efecto del techo de activos ²	(570)	-	-	(570)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(8)	(8)
31 de diciembre de 2017	1.009	(502)	(276)	231
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.023
Obligaciones de retribuciones a empleados				(792)
				231

1 El valor actual de los pasivos del plan PRMB de EE.UU. era de 13 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2017: 15 millones de euros).

2 APS y NAPS se encuentran en situación de superávit contable según la NIC 19 (2017: solo APS) y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que deberían pagar los Administradores.

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Los costes de pensiones cargados en el resultado de las operaciones son:

Millones de euros	2018	2017
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	55	233
Coste de servicios pasados (crédito)/coste ¹	(586)	2
	(531)	235
Planes de aportación definida	214	135
(Crédito)/coste de pensiones registrados como coste de personal	(317)	370

1 Los costes por servicios prestados de 2018 comprenden una ganancia derivada del cierre del NAPS a devengos futuros, lo que se traduce en una reducción extraordinaria de las obligaciones por prestación definida de 872 millones de euros y unos costes en efectivo asociados por medidas de transición de 192 millones de euros. El 26 de octubre de 2018, la sentencia del Tribunal Superior en el caso de Lloyds Bank confirmó que los planes de pensiones están obligados a compensar los efectos de las pensiones mínimas garantizadas desiguales desde el 17 de mayo de 1990. El coste estimado de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas es de 94 millones de euros. Para determinar el coste de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas, Grupo ha supuesto que los Administradores adoptaran el Método C2, que se identificó en la sentencia del caso Lloyds como el método con "menor grado de interferencia" que podría aplicarse sin el acuerdo del promotor.

Los costes de pensiones cargados/(abonados) como costes financieros son:

Millones de euros	2018	2017
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(731)	(730)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	690	743
Gastos financieros sobre el techo de activos	14	15
(Ingresos)/Gastos de financiación netos correspondientes a pensiones	(27)	28

c Revaluaciones reconocidas en el Estado del resultado global

Millones de euros	2018	2017
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	1.313	(1.698)
Reevaluación del pasivo de los planes derivada de cambios en supuestos financieros	(997)	530
Reevaluación de (ganancias)/pérdidas por experiencia	(297)	274
Reevaluación del techo de activos de APS y NAPS	806	2
Movimientos por cambio de divisas	5	(7)
Revaluaciones de pensiones cargadas/(abonadas) al Estado de resultado global	830	(899)

d Valor razonable de los activos afectos a planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor razonable de los activos afectos a planes:

Millones de euros	2018	2017
A 1 de enero	29.172	28.448
Ingresos por intereses	731	730
Rentabilidad de los activos afectos a planes excluyendo ingresos por intereses	(1.313)	1.698
Aportaciones de empleadores ¹	716	881
Aportaciones de empleados	128	101
Prestaciones pagadas	(1.340)	(1.324)
Movimientos por cambio de divisas	(494)	(1.362)
A 31 de diciembre	27.600	29.172

¹ Incluye aportaciones de empleadores al APS por valor de 111 millones de euros (2017: 109 millones de euros) al NAPS por valor de 582 millones de euros (2017: 748 millones de euros), de los cuales los pagos de financiación del déficit ascendieron a 108 millones de euros en el caso del APS (2017: 104 millones de euros) y a 509 millones de euros en el caso del NAPS (2017: 516 millones de euros).

Tanto en APS como NAPS, el Administrador es el responsable de las decisiones en materia de inversiones, incluida la estrategia de conciliación de activos y pasivos. Esta última es una forma de inversión designada para igualar el movimiento en los activos del plan de pensiones con el movimiento del pasivo por beneficios proyectado a lo largo del tiempo. El comité de inversiones de los Administradores aprueba un plan de negocio anual que establece los objetivos de inversión y los trabajos necesarios para conseguir estos objetivos. El Comité también se encarga de la supervisión de los resultados y las actividades, incluidos los trabajos relacionados con el desarrollo de la referencia estratégica comparativa para mejorar el perfil de riesgo-rentabilidad del plan, cuando sea posible, así como instaurar un proceso de gestión dinámica basado en umbrales para poder aprovechar las oportunidades que surjan. El comité de inversiones revisa las restricciones actuales a la inversión y las referencias y objetivos de rentabilidad, además de proseguir con el desarrollo de la cartera de instrumentos de atenuación del riesgo y cobertura de pasivos.

Los dos planes recurren a instrumentos derivados con fines de inversión y de gestión de la exposición a los riesgos financieros, como los riesgos de tipos de interés, divisas y liquidez, que surgen en el desarrollo normal de la actividad. La exposición al riesgo de tipos de interés se gestiona mediante el uso de contratos de *swaps* indexados a la inflación. Se formalizan contratos de divisas a plazo para atenuar el riesgo derivado de las fluctuaciones de los tipos de cambio. En el caso de NAPS, existe una estrategia de protección contra el riesgo de caídas de los mercados bursátiles por la que se reduce la exposición al potencial alcista.

Los activos afectos a planes de todos los planes de pensiones de prestación definida gestionados por el Grupo a 31 de diciembre están formados por:

Millones de euros	2018	2017
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades – acciones		
Reino Unido	1.737	2.646
Resto del mundo	4.602	6.677
	6.339	9.323
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades – otras		
Capital riesgo	931	777
Inmuebles	1.917	1.906
Inversiones alternativas	1.183	1.023
	4.031	3.706
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos		
Bonos de cupón fijo británicos	4.885	4.885
Bonos de cupón fijo de otros países	70	95
Bonos indexados británicos	5.019	7.614
Bonos indexados de otros países	103	177
	10.077	12.771
Otros		
Efectivo y activos líquidos equivalentes	418	670
Derivados	57	178
Contrato de seguro	1.663	1.770
Swap de longevidad	4.321	(109)
Otros	694	863
	27.600	29.172

Todas las acciones y bonos tienen precios cotizados en mercados activos.

En el caso de APS y NAPS, la composición de los activos afectos a los planes es la siguiente:

Millones de euros	31 de diciembre de 2018		31 de diciembre de 2017	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades	702	9.477	742	12.074
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos	1.538	8.457	6.428	6.240
	2.240	17.934	7.170	18.314
Contrato de seguro y <i>swap</i> de longevidad relacionado	5.956	-	1.637	-
Otros	176	912	378	1.244
Valor razonable de los activos del plan	8.372	18.846	9.185	19.558

La referencia estratégica para las asignaciones de activos diferencia entre “activos orientados a la búsqueda de rentabilidades” y “activos orientados a la conciliación de pasivos”. A la vista de los respectivos vencimientos de cada plan, la proporción varía para APS y NAPS. A 31 de diciembre de 2018, expresado como un porcentaje de los activos excluyendo el contrato de seguro, la referencia para APS era 8% (2017: 9,5%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 92% (2017: 90,5%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos; en el caso de NAPS, la referencia era 49% (2017: 65%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 51% (2017: 35%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Se establecen bandas de fluctuación alrededor de estas referencias estratégicas para dar cabida a las decisiones de asignación táctica de activos y proporcionar parámetros de trabajo al comité de inversiones y sus gestores.

Además, APS tiene un contrato de seguro con Rothesay Life que actualmente cubre el 24% (2017: 24%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. El contrato de seguros se basa en los aumentos futuros de las pensiones vinculados a la subida de la inflación e igualará las obligaciones futuras calculadas sobre esa base para esa parte del plan. El contrato de seguro únicamente puede emplearse para pagar o financiar prestaciones a empleados en el marco del plan. El Administrador de APS también contrató un *swap* de longevidad con Rothesay Life que cubre un 20% adicional (2017: 20%) de los pasivos de pensiones relacionados con los mismos beneficiarios cubiertos por el contrato de seguro. El valor del contrato se basa en la diferencia entre el valor de los pagos que está previsto recibir en virtud de este contrato y las pensiones pagaderas por el plan en virtud del contrato.

Durante 2018, el Administrador de APS firmó un contrato de *buy-in* con Legal & General y, paralelamente, renovó los dos *swaps* de longevidad formalizados en 2017, uno con Canada Life y uno con Partner Reinsurance, que habían cubierto un 13% y un 8%, respectivamente, de los pasivos de pensiones. El contrato de *buy-in* cubre a todos los partícipes que reciben una pensión de APS a 31 de marzo de 2018, excepto los niños dependientes que reciben una pensión en esa fecha y los partícipes que reciben una prestación equivalente a pensión (EPB, por sus iniciales en inglés) y estén vivos el 1 de octubre de 2018. No están cubiertas las prestaciones que comiencen a abonarse por jubilaciones posteriores al 31 de marzo de 2018. El contrato cubre prestaciones a abonar a partir del 1 de octubre de 2018. La póliza cubre aproximadamente el 60% de todas las prestaciones que APS prevé abonar en el futuro. Junto con los productos de seguro actuales (el *swap* de activos y los *swaps* de longevidad con Rothesay Life), APS está protegido al 90% contra todo el riesgo de longevidad y totalmente protegido en relación con todas las pensiones que ya se estuvieran abonando a 31 de marzo de 2018. También está protegido en un porcentaje superior al 90% contra los tipos de interés y la inflación (sobre la base del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI)).

e Valor actual de los pasivos de planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor actual de las obligaciones de prestación definida:

Millones de euros	2018	2017
A 1 de enero	28.363	29.193
Coste del servicio actual	55	233
Coste de servicios pasados (crédito)/coste	(778)	2
Gastos por intereses	690	743
Reevaluaciones - supuestos financieros	(997)	530
Reevaluaciones de pérdidas/(beneficios) experimentados	(297)	274
Prestaciones pagadas	(1.340)	(1.324)
Aportaciones de empleados	128	101
Movimientos por cambio de divisas	(441)	(1.389)
A 31 de diciembre	25.383	28.363

La obligación por prestaciones definidas comprende 36 millones de euros (2017: 28 millones de euros) derivados de planes no financiados y 25.347 millones de euros (2017: 28.335 millones de euros) de planes total o parcialmente financiados.

f Efecto del techo de activos

A continuación figura una conciliación del efecto del techo de activos que representa el superávit irrecuperable según NIC 19 en APS:

Millones de euros	2018	2017
A 1 de enero	570	580
Gastos por intereses	14	15
Reevaluaciones ¹	806	2
Movimientos por cambio de divisas	(25)	(27)
A 31 de diciembre	1.365	570

¹ El incremento en las reevaluaciones se debe principalmente al cierre del NAPS a futuros devengos de prestaciones en 2018. Después de esto el plan se encuentra en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que deberían pagar los Administradores.

g Supuestos actuariales

Los supuestos principales usados para determinar las valoraciones actuariales fueron los siguientes:

Porcentaje anual	2018			2017		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento ¹	2,65	2,85	1,6 - 4,4	2,45	2,55	1,6 - 3,6
Tasa de incremento del salario pensionable ²	3,20	-	2,5 - 3,7	3,15	3,15	2,5 - 3,6
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	2,10	2,05	1,5 - 3,8	2,05	2,05	0,0 - 3,5
Inflación (Inflación de Precios Minoristas)	3,20	3,15	2,5 - 3,2	3,15	3,15	2,5 - 3,1
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,10	2,05	1,5 - 3,0	2,05	2,05	1,75 - 3,0

- 1 La tasa de descuento se determina en referencia al rendimiento de bonos corporativos de alta calidad en una divisa y con un vencimiento similar a los pasivos del plan.
- 2 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con la inflación de mercado a largo plazo esperada. Los supuestos de tasa de inflación empleados para NAPS y APS se basan en la diferencia entre los rendimientos de la deuda pública a largo plazo indexada y a tipo fijo.
- 3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con el IPC para APS y NAPS. El Administrador de APS ha propuesto un aumento discrecional adicional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago para el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways ha recurrido la decisión y ha iniciado procesos legales para esclarecer la legitimidad del aumento adicional. El Tribunal Superior emitió un fallo en mayo de 2017 en el que estableció que los Administradores tenían potestad para conceder incrementos discretionales, si bien reiteró que estos debían tener en consideración todos los factores relevantes y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo ante el Tribunal de Apelación. El 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación emitió su veredicto, en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que los Administradores no tenían potestad para introducir una regla relativa a incrementos discretionales. Tras este fallo de julio de 2018, el Administrador ha recurrido ante el Tribunal Supremo. El aumento discrecional propuesto no se ha incluido en los supuestos contables detallados anteriormente.

La tasa de incremento de los gastos de salud se basa en tasas tendenciales de variación de los costes médicos del 6,25%, reduciéndolas hasta el 5,0% en cinco años (2017: de 6,5% hasta 5,0% en siete años).

En el Reino Unido, las tasas de mortalidad se calculan aplicando las tablas estándar de mortalidad SAPS elaboradas por el CMI para APS y NAPS. Las tablas estándar de mortalidad se seleccionaron sobre la base de la experiencia reciente de mortalidad de miembros y se ajustaron con vistas a posibles cambios de mortalidad futura. Las cifras de longevidad actuales que subyacen a los datos de pasivos de planes son las siguientes:

Supuestos de mortalidad	2018	2017
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
- un varón que tiene actualmente 60 años	28,5	28,4
- un varón que tiene actualmente 40 años	29,7	29,7
- una mujer que tiene actualmente 60 años	30,3	30,2
- una mujer que tiene actualmente 40 años	32,9	32,8

A 31 de diciembre de 2018, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 11 años en el caso de APS (2017: 12 años) y de 19 años en el caso de NAPS (2017: 20 años).

En EE.UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad RP-14.

h Análisis de sensibilidad

A la fecha del Balance, cambios razonablemente posibles en supuestos actuariales importantes, dejando el resto de supuestos constantes, habrían afectado el valor actual de los pasivos de planes en los importes que se muestran a continuación:

Millones de euros	Incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (descenso de 10 puntos básicos)	11	322	13
Crecimiento futuro de los salarios (incremento de 10 puntos básicos)	-	n/a	7
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 10 puntos básicos)	11	322	1
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	(23)	511	2

Aunque este análisis no tiene en cuenta la distribución completa de los flujos de efectivo previstos en virtud del plan, sí da una idea aproximada de la sensibilidad de los supuestos indicados.

i Financiación

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2012 y el 31 de marzo de 2015 respectivamente utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y el Administrador de cada plan. En la fecha de la valoración actuarial, los déficits actuariales de APS y NAPS ascendían a 932 millones de euros y 3.818 millones de euros, respectivamente. Con el fin de abordar los déficits de los planes, el Grupo también se ha comprometido a realizar los siguientes pagos sin descontar:

Millones de euros	APS	NAPS
En 12 meses	61	333
De 2 a 5 años	199	1.333
De 5 a 10 años	-	1.250
Pagos previstos totales para la financiación del déficit de APS y NAPS	260	2.916

El Grupo ha determinado que los requisitos mínimos de financiación indicados arriba para APS y NAPS no estarán restringidos. Se espera que el valor actual de las aportaciones pagaderas esté disponible como una devolución o una reducción de las aportaciones futuras una vez se abonen al plan. Esta determinación se ha realizado de forma independiente para cada plan, sujeta a los impuestos pendientes pagaderos por el Administrador.

Los pagos de financiación del déficit relacionados con los planes vigentes fuera del Reino Unido se han determinado de acuerdo con las prácticas de cada país.

El Grupo prevé pagar un total de 398 millones de euros en aportaciones de empleadores y pagos de financiación del déficit a dos planes de prestaciones de jubilación en 2019. Esta cifra comprende unos pagos por déficit de 61 millones de euros a APS y de 333 millones de euros a NAPS como se acordó en la última valoración trienal. Además, las aportaciones continuas de la empresa para 2019 se espera que asciendan a 4 millones de euros para APS. Eso excluye cualquier déficit adicional de aportaciones que pueda surgir dependiendo del saldo de tesorería de British Airways a 31 de marzo de 2019. El Grupo prevé pagar 278 millones de euros en 2019 y ha presentado garantías para determinados pagos a APS y NAPS, que a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 278 millones de euros (2017: 283 millones de euros). Este importe se haría efectivo en el caso de que los planes de pensiones no estén íntegramente financiados sobre una base conservadora, con una tasa de descuento basada en la deuda pública británica a 1 de enero de 2019, según determine el actuario de los planes.

Hasta septiembre del 2019, si British Airways paga un dividendo a IAG superior al 35% del beneficio después de impuestos, o bien proporciona al plan una garantía del 100% de la cantidad que supere el 35% o bien proporciona el 50% de esa cantidad como una contribución adicional en efectivo.

31 Pasivos contingentes y garantías

El Grupo tiene ciertos pasivos contingentes que a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 88 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 93 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. El Grupo también se enfrenta a las siguientes reclamaciones:

Transporte de mercancías

La Comisión Europea emitió una decisión en la que fallaba que British Airways y otros 10 grupos de aerolíneas habían participado en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga (Decisión Original). A British Airways se le impuso una multa de 104 millones de euros. Después de recurrir la decisión, esta fue anulada posteriormente de forma parcial en el caso de British Airways (y anulada de forma total en el caso del resto de aerolíneas que habían recurrido) (Fallo del Tribunal General) y la multa se reembolsó íntegramente. British Airways recurrió la anulación parcial ante el Tribunal de Justicia, pero el recurso fue desestimado.

En paralelo, la Comisión Europea decidió no recurrir el Fallo del Tribunal General y, en su lugar, adoptó una nueva decisión en marzo de 2017 (nueva decisión). La nueva decisión volvió a imponer multas a todas las aerolíneas involucradas que coinciden con las contenidas en la Decisión Original. Por lo tanto, a British Airways se le ha vuelto a imponer una multa de 104 millones de euros. British Airways ha vuelto a recurrir la Nueva Decisión ante el Tribunal General (al igual que otras aerolíneas).

Basándose en las conclusiones de las decisiones de la Comisión, un gran número de demandantes ha entablado procesos en los tribunales ingleses reclamando a British Airways los daños y perjuicios que, a su juicio, se derivarían de las supuestas prácticas anticompetitivas. British Airways se ha unido al resto de aerolíneas que supuestamente han participado en las prácticas anticompetitivas para sufragar dichos daños y perjuicios. Varias demandas fueron resueltas en 2018.

British Airways también es parte en litigios similares entablados en otras jurisdicciones, como Alemania, los Países Bajos y Canadá, junto con otras aerolíneas. Actualmente, se desconoce cuál será el resultado de estos procesos. En cada caso, se tendrá que evaluar el efecto preciso, en su caso, de la supuesta actividad anticompetitiva sobre los demandantes.

Pensiones

Los Administradores del *Airways Pension Scheme* (APS) propusieron un aumento discrecional adicional por encima del IPC en los pagos de pensiones para el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways recurrió esta decisión e inició procesos legales para esclarecer la legitimidad del aumento discrecional. El resultado del proceso judicial se conoció en mayo de 2017, cuando el tribunal falló que, en efecto, los Administradores tenían potestad para conceder incrementos discrecionales, si bien reiteró que estos deben tener en consideración todos los factores relevantes y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo ante el Tribunal de Apelación. El 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación emitió su veredicto, en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que los Administradores no tenían potestad para introducir una regla relativa a incrementos discrecionales. British Airways no tendrá que reflejar el incremento del pasivo en 13 millones de euros que habría correspondido si el incremento del pago para el año 2013/14 hubiera sido pagado por el Administrador. El Administrador ha apelado al Tribunal Supremo.

Robo de datos de clientes de British Airways

El 6 de septiembre de 2018, British Airways anunció el robo de datos personales de algunos de sus clientes. Tras llevar a cabo una investigación del incidente, British Airways anunció el 25 de octubre de 2018 que podrían haberse visto afectados más datos personales. En la fecha de este informe, British Airways no tenía noticia de que se hubieran confirmado casos de fraude y sigue cooperando con las pesquisas que están realizando la autoridad británica de protección de datos (Information Commissioner's Office, ICO) y otros reguladores competentes. La compañía ha recibido notificaciones prejudiciales de varios bufetes británicos en las que se anuncian reclamaciones a consecuencia de esta fuga de datos. Además, en el Eastern District de Nueva York (EE. UU.) se ha interpuesto una demanda colectiva (*putative class action*) en relación con este asunto. El resultado de las diversas investigaciones y litigios, en los que British Airways se defenderá enérgicamente, es incierto. British Airways tiene contratadas varias pólizas de seguro.

Garantías

British Airways ha aportado garantías para determinados pagos de sus planes de pensiones, APS y NAPS, que a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 278 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 283 millones de euros). Este importe se haría efectivo en el caso de que los planes de pensiones no estén íntegramente financiados sobre una base conservadora, con una tasa de descuento basada en la deuda pública británica el 1 de enero de 2019, y sería determinado por el actuario de los planes.

Además, se constituyó una garantía por importe de 256 millones de euros (2017: 260 millones de euros) por parte de un tercero a favor de APS, que se activa en caso de insolvencia de British Airways.

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 31 de diciembre de 2018 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

32 Transacciones con partes vinculadas

En los periodos financieros finalizados a 31 de diciembre se produjeron las siguientes transacciones con partes vinculadas:

Millones de euros	2018	2017
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas ¹	7	7
Ventas a accionistas significativos ²	44	48
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	55	58
Compras a accionistas significativos ²	121	109
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	7	2
Importes debidos por accionistas significativos ⁵	3	1
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	3	3
Importes debidos a accionistas significativos ⁵	7	3

- Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody), por importe de 5 millones de euros (2017: 6 millones de euros), y 1 millón de euros a Iberia Cards (Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.) y Serpista, S.A. (2017: menos de 1 millón de euros).
- Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados con servicios interlínea y de arrendamiento de aeronaves con tripulación con Qatar Airways.
- Compras a empresas asociadas: incluyeron fundamentalmente 35 millones de euros en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2017: 35 millones de euros), 6 millones de euros por servicios de handling recibidos de Dunwoody (2017: 13 millones de euros) y 13 millones de euros en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A. (2017: 9 millones de euros).
- Cantidades adeudadas por empresas asociadas: por servicios de aerolínea prestados, que incluyen saldos pendientes con Dunwoody, por 5 millones de euros (2017: 1 millón de euros) y 2 millones de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Viajes AME, S.A., Iberia Cards (Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.) y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. (2017: 1 millón de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A., y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A.).
- Importes debidos por y a accionistas significativos: relacionados con Qatar Airways.
- Cantidades adeudadas a empresas asociadas: consistían principalmente en 1 millón de euros a Dunwoody (2017: 1 millón de euros), 3 millones de euros a Serpista, S.A. (2017: 2 millón de euros), y menos de 1 millón de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2017: menos de 1 millón de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, British Airways incurrió en ciertos gastos de la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la provisión de servicios de soporte a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 9,5 millones de euros (2017: 7 millones de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

El Grupo tiene transacciones con partes vinculadas que se realizan en el curso ordinario de la actividad del transporte aéreo, incluida la provisión de servicios de aerolíneas y servicios relacionados. Todas estas transacciones se realizan en condiciones de mercado.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2017: cero euros).

Accionistas significativos

A estos efectos, accionistas significativos son partes que tienen la capacidad de participar en las decisiones de políticas financieras y operativas del Grupo como consecuencia de sus participaciones accionariales en el Grupo, pero que no tienen control sobre esas políticas.

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que mantenían una participación de entre el 3% y el 5% por un total de 98 millones de euros (2017: 90 millones de euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del personal de alta dirección del Grupo, que comprende el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, en 2018 y 2017 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2018	2017
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo (efectivo)	5	6
Pagos basados en acciones	2	3
Beneficios posteriores al empleo y por finalización de contrato	-	-
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo (efectivo)	10	10
Pagos basados en acciones	5	7
Beneficios posteriores al empleo y por finalización de contrato	-	-

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración incluye la remuneración de dos Consejeros Ejecutivos (31 de diciembre de 2017: dos Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de diez miembros (31 de diciembre de 2017: nueve miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los Consejeros Ejecutivos y al Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, la obligación de la Compañía era de 58.000 euros (2017: 38.000 euros).

A 31 de diciembre de 2018, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 4 millones de euros (2017: 4 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2018, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2017: cero euros).

33 Cambios de políticas contables

El Grupo ha adoptado la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" desde el 1 de enero de 2018. Esta norma establece un modelo de cinco pasos que se aplica a los ingresos procedentes de contratos con clientes. Los ingresos se reconocen en una cuantía que refleja la cantidad que una entidad espera recibir como contraprestación por bienes o servicios y en el momento en el que se satisfacen las obligaciones de ejecución asociadas con dichos bienes o servicios.

El Grupo ha identificado los siguientes cambios en el reconocimiento de ingresos a raíz de la adopción de la norma:

- Ingresos de programas de fidelización: los ingresos relacionados con las obligaciones derivadas de la venta de puntos de fidelización, incluidos los ingresos imputados a servicio de marca y marketing y los ingresos imputados a puntos Avios, se han determinado sobre la base del precio de venta independiente relativo de cada obligación. Los ingresos relacionados con los servicios de marca y marketing se reconocen en el momento de emitir los puntos. Los ingresos relativos a los puntos Avios se diferencian y se reconocen en el momento de canjear los puntos. El efecto del cálculo de los precios de venta independientes de cada obligación se ha traducido en un mayor porcentaje de ingresos diferidos en el momento de la emisión, ya que el precio de venta independiente de los puntos era superior al valor razonable derivado de la aplicación de CINIIF 13 "Programas de fidelización de clientes".

Como obliga la NIIF 15 en el momento de su adopción, el Grupo evaluó todos los contratos asociados con los programas de fidelización en la fecha de su aplicación inicial. Eso se tradujo en un aumento de los puntos diferidos en relación con contratos incompletos y que se prevé canjear en el futuro.

El Grupo también cambió la forma de presentación de los costes relacionados con el canje de los puntos Avios con terceros. Los ingresos derivados de estas transacciones se presentan netos de los costes relacionados, ya que la obligación de IAG es contratar bienes y servicios para que sean prestados por un proveedor.

- Ingresos de pasaje: los ingresos asociados con servicios auxiliares que anteriormente se reconocían cuando se abonaban, como las comisiones de administración, se diferencian para hacerlos coincidir con el momento en el que se reconocen los ingresos asociados con el viaje en cuestión.
- Ingresos de carga: los ingresos de carga interlínea se presentan en base bruta en lugar de presentarlos en base neta después de costes relacionados, ya que se considera que IAG tiene la obligación de prestar los servicios de carga a sus clientes, en lugar de la obligación de contratar los servicios de carga para que sean prestados por terceros.
- Otros ingresos: los ingresos asociados con actividades de mantenimiento y los ingresos procedentes de productos vacacionales con obligaciones que se ejecutan a lo largo del tiempo se reconocen durante el periodo de ejecución de las obligaciones utilizando una metodología que refleja la actividad llevada a cabo para satisfacer la obligación.

El Grupo aplicó la norma con efecto totalmente retroactivo y reformuló las cifras comparativas del año anterior al adoptar la NIIF 15. No se han utilizado soluciones prácticas. Este ajuste al beneficio acumulado inicial a 1 de enero de 2017 derivado de los cambios en el reconocimiento de ingresos de programas de fidelización ascendió a un cargo de 403 millones de euros. Los ingresos diferidos por ventas de billetes aumentaron 497 millones de euros y los activos netos por impuesto aumentaron 94 millones de euros. Se realizaron otros cambios en el reconocimiento de ingresos que se tradujeron en un cargo sobre los beneficios retenidos a 1 de enero de 2017 de 27 millones de euros.

El Grupo ha adoptado la NIIF 9 "Instrumentos financieros" desde el 1 de enero de 2018. Esta norma modifica los modelos de clasificación y valoración de los activos financieros e incorpora nuevos requisitos relacionados con el deterioro de los activos financieros. También introduce un nuevo modelo de contabilidad de coberturas que alinea de forma más estrecha la contabilidad de coberturas con la estrategia de gestión del riesgo y objetivos de gestión. El Grupo ha identificado los siguientes cambios en la clasificación y valoración de los activos financieros y la contabilidad de instrumentos derivados usados con fines de cobertura.

- Las participaciones accionariales, que anteriormente se clasificaban como disponibles para la venta, se reconocen a valor razonable con cambios en Otro resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas. Además, el Grupo ha adoptado un nuevo modelo de deterioro para los deudores comerciales y otros activos financieros que no modifica de forma significativa las provisiones existentes. El Grupo seguirá reconociendo la mayoría de activos financieros a coste amortizado, dado que los flujos de efectivo contractuales asociados con estos activos son únicamente pagos de principal e intereses.
- El Grupo continúa contratando actividades de cobertura en línea con sus objetivos de gestión de riesgos financieros y sus políticas. Los movimientos en el valor temporal de las opciones se clasifican ahora como coste de cobertura y se reconocen en Otro resultado global, con las comparativas de años anteriores reformuladas. A 1 de enero de 2017, se produjo una reclasificación de 38 millones de euros de ganancias después de impuestos desde beneficios retenidos hasta ganancias netas no realizadas en Otras reservas, para reflejar la reclasificación de las ganancias y las pérdidas asociadas con el valor temporal de las opciones. Los movimientos en el valor temporal de las opciones reconocidas en Otro resultado global en 2017 se encuentra en la nota 29.

Impacto en los estados financieros

Las siguientes tablas resumen los efectos derivados de la adopción de la NIIF 15 y la NIIF 9 en la Cuenta de resultados consolidada para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 y en el Balance consolidado a 31 de diciembre de 2017 y 1 de enero de 2017.

Cuenta de resultados consolidada (extracto a 31 de diciembre de 2017)

Millones de euros	Anterior a la reformulación	Ajuste NIIF 15		Ajuste NIIF 9	Reformulado
		Ingresos de programas de fidelización	Otro		
Ingreso de pasaje	20.245	51	(11)	-	20.285
Ingreso de carga	1.084	-	48	-	1.132
Otros ingresos	1.643	(181)	1	-	1.463
Total ingresos	22.972	(130)	38	-	22.880
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.714	(69)	42	-	2.687
Otros gastos operativos	17.531	-	-	-	17.531
Gastos totales de las operaciones	20.245	(69)	42	-	20.218
Beneficio de las operaciones	2.727	(61)	(4)	-	2.662
(Pérdidas)/beneficios no realizados de derivados no clasificados como de cobertura	(14)	-	-	42	28
Abonos netos por conversión de moneda extranjera	27	-	-	11	38
Otros partidas no operativas	(247)	-	-	-	(247)
Beneficio antes de impuestos	2.493	(61)	(4)	53	2.481
Impuestos	(472)	11	1	(12)	(472)
Beneficio del ejercicio después de impuestos	2.021	(50)	(3)	41	2.009
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	95,8	(2,5)	-	1,9	95,2
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	92,6	(2,4)	-	1,8	92,0

Balance de situación consolidado (extracto a 31 de Diciembre 2017)

Millones de euros	Anterior a la reformulación	Ajuste NIIF 15		Otro	Reformulado
		Ingresos de programas de fidelización	Otro		
Activo no corriente					
Activos por impuesto diferido		521	-	2	523
Otros activos no corrientes		16.517	-	-	16.517
		17.038	-	2	17.040
Activo corriente					
Deudores comerciales		1.494	-	(31)	1.463
Otros activos corrientes		8.729	-	-	8.729
		10.223	-	(31)	10.192
Total activo		27.261	-	(29)	27.232
Total patrimonio neto		7.396	(432)	(31)	6.933
Pasivo no corriente					
Pasivo por impuesto diferido		531	-	(5)	526
Otros pasivos no corrientes		9.642	-	-	9.642
		10.173	-	(5)	10.168
Pasivo corriente					
Acreedores y otras cuentas por pagar		3.766	-	(43)	3.723
Ingresos diferidos por venta de billetes		4.159	533	50	4.742
Pasivo por impuesto corriente		179	(101)	-	78
Otros pasivos corrientes		1.588	-	-	1.588
		9.692	432	7	10.131
Total pasivo		19.865	432	2	20.299
Total patrimonio neto y pasivo		27.261	-	(29)	27.232

Balance de situación consolidado (extracto a 1 de enero de 2017)

Millones de euros	Anterior a la reformulación	Ajuste NIIF 15		
		Ingreso de programas de fidelización	Otro	Reformulado
Activo no corriente				
Activos por impuesto diferido	526	33	2	561
Otros activos no corrientes	17.062	-	-	17.062
	17.588	33	2	17.623
Activo corriente				
Deudores comerciales	1.405	-	(35)	1.370
Otros activos corrientes	8.380	-	-	8.380
	9.785	-	(35)	9.750
Total activo	27.373	33	(33)	27.373
Total patrimonio neto	5.664	(403)	(27)	5.234
Pasivo no corriente				
Pasivo por impuesto diferido	176	(61)	(5)	110
Otros pasivos no corrientes	12.197	-	-	12.197
	12.373	(61)	(5)	12.307
Pasivo corriente				
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.305	-	(39)	3.266
Ingresos diferidos por venta de billetes	4.145	497	38	4.680
Otros pasivos corrientes	1.886	-	-	1.886
	9.336	497	(1)	9.832
Total pasivo	21.709	436	(6)	22.139
Total patrimonio neto y pasivo	27.373	33	(33)	27.373

El Grupo no ha adoptado ninguna otra norma, modificación o interpretación en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 que haya afectado de forma significativa a su situación o resultados financieros.

El Grupo adoptará la NIIF 16 "Arrendamientos" a partir del 1 de enero de 2019. La nueva norma elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros y en su lugar introduce un modelo contable único para los arrendatarios. El Grupo cuenta con varios arrendamientos operativos de diversos tipos de activos, como aeronaves, inmuebles y otros equipos.

Los cambios principales tras la adopción de la NIIF 16 serán los siguientes:

- La deuda remunerada y los activos no corrientes aumentarán con la aplicación de esta norma, ya que las obligaciones futuras de pago derivadas de los arrendamientos clasificados actualmente como operativos se reconocerán en el Balance, junto con el correspondiente activo por "derecho de uso". El Grupo ha optado por usar las soluciones prácticas en relación con los arrendamientos con una duración inferior a 12 meses y los arrendamientos de artículos de escaso valor y los ha excluido del ámbito de la NIIF 16. Los pagos de alquileres asociados con estos arrendamientos se reconocerán de forma lineal en la Cuenta de resultados durante la vida de los arrendamientos.
- Se producirá una reducción de los gastos explotación y un incremento de los costes financieros, ya que los costes de arrendamientos operativos se reemplazarán con gastos por amortizaciones y por intereses de arrendamientos.
- La adopción de la NIIF 16 obligará al Grupo a formular varios juicios, estimaciones y supuestos. Entre ellos, cabe citar:
 - El enfoque que se adoptará para la transición.** El Grupo empleará el enfoque de transición retrospectiva modificada. Los pasivos por arrendamientos se determinarán en función de los tipos de interés incrementales y los tipos de cambio que correspondan en la fecha de transición (1 de enero de 2019). Los activos por derecho de uso relativos a aviones se valorarán a los tipos de interés incrementales a la fecha de transición y los tipos de cambio que correspondan al inicio de cada arrendamiento y se depreciarán desde la fecha de inicio del arrendamiento hasta la fecha de transición. Otros activos por derecho de uso se valorarán en función del pasivo por arrendamientos relacionado. La NIIF 16 no permite reformular la información comparativa si se emplea el enfoque de transición retrospectiva modificada.
 - El plazo estimado de arrendamiento.** El plazo de cada arrendamiento estará basado en el plazo original, a menos que la dirección tenga la "certeza razonable" de que ejercerá la opción de prorrogarlo. Entre la información adicional empleada para determinar el plazo de arrendamiento correspondiente, destacan los planes de flota que fundamentan los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica relativa a las opciones de prórroga.
 - La tasa de descuento usada para determinar el pasivo por arrendamientos.** Las tasas empleadas durante la transición para descontar futuros pagos de alquileres son las tasas de interés incrementales del Grupo. Estas tasas se han calculado para cada aerolínea para reflejar los plazos de arrendamiento subyacentes y están basadas en datos observables. El componente de la tasa libre de riesgo se ha basado en los tipos LIBOR disponibles en la misma moneda y en el mismo plazo que el arrendamiento y han sido ajustadas por el riesgo de crédito. Para las obligaciones futuras por arrendamientos, el Grupo propone utilizar el tipo de interés implícito en el arrendamiento.
 - Acuerdos relativos a terminales.** El Grupo ha revisado los acuerdos en terminales aeroportuarias para determinar si algún acuerdo considerado anteriormente como un contrato de servicios debería reclasificarse como arrendamiento. Tras esta revisión, no se han identificado más arrendamientos.

- **Obligaciones de restauración.** El Grupo ha identificado una serie de obligaciones ligadas al estado de mantenimiento de sus aeronaves en el momento de devolverlos al arrendador, como la necesidad de realizar una verificación final del fuselaje, el repintado de la aeronave y la reconfiguración de la cabina. Estas obligaciones se han reconocido dentro de los activos por derecho de uso en el periodo de transición. Se ha recurrido a juicios para identificar las obligaciones correspondientes y se han empleado estimaciones (basadas en datos observables) para valorarlas. Otras obligaciones de mantenimiento asociadas a estos activos, formadas por obligaciones que surgen a medida que se emplean las aeronaves, como las revisiones de motores y las verificaciones periódicas de fuselajes, seguirán reconociéndose como gastos de mantenimiento durante el plazo del arrendamiento.
4. En futuros periodos contables después de la adopción, los movimientos de los tipos de cambio en las obligaciones de arrendamiento, que están denominados fundamentalmente en dólares estadounidenses, se reevaluarán en cada fecha del balance, aunque el activo por derecho de uso se reconocerá al tipo de cambio histórico. Esto provocará volatilidad en la Cuenta de resultados. El Grupo trata de gestionar esta volatilidad como parte de su estrategia de gestión de riesgos.

El Grupo espera reconocer los siguientes activos y pasivos en el Balance consolidado a 1 de enero de 2019 al adoptar la NIIF 16 (redondeado a 5 millones de euros):

Balance de situación consolidado (extracto a 1 de enero de 2019)

Millones de euros	Anterior a la reformulación	Ajuste NIIF 16 preliminar	Reformulado
Activo no corriente			
Inmovilizado material			
Flota	10.790	3.730	14.520
Inmuebles y equipos	1.647	755	2.402
Activos por impuesto diferido	536	130	666
Otros activos no corrientes	4.968	-	4.968
	17.941	4.615	22.556
Activo corriente			
Otros activos corrientes	10.093	(35)	10.058
	10.093	(35)	10.058
Total activo	28.034	4.580	32.614
Total patrimonio neto	6.720	(550)	6.170
Pasivo no corriente			
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.633	4.315	10.948
Pasivos por impuesto diferido	453	(40)	413
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	2.268	120	2.388
Otros pasivos no corrientes	910	(125)	785
	10.264	4.270	14.534
Pasivo corriente			
Deudas a corto plazo	876	880	1.756
Otros pasivos corrientes	10.174	(20)	10.154
	11.050	860	11.910
Total pasivo	21.314	5.130	26.444
Total patrimonio neto y pasivo	28.034	4.580	32.614

Filiales

British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios Group (AGL) Limited* Astral Towers, Betts Way, London Road, Crawley, West Sussex, RH10 9XY	Marketing de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA and AA Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Call Centre India Private Limited (callBA) F-42, East of Kailash, New Delhi, 110065		India	100%
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA European Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
BA Heathcare Trust Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
BA Number One Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
BA Number Two Limited IFC 5, St Helier, Jersey, JE1 1ST		Jersey	100%
Bealine Plc Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
BritAir Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways (BA) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
British Airways 777 Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Financiación de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Associated Companies Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
British Airways Avionic Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Capital Limited Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES		Jersey	100%
British Airways E-Jets Leasing Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Financiación de aviones	Bermudas	100%
British Airways Holdings B.V. Strawinskylaan 3105, Atrium, Amsterdam, 1077ZX		Países Bajos	100%
British Airways Holdings Limited* IFC 5, St Helier, Jersey, JE1 1ST	Compañía holding	Jersey	100%
British Airways Holidays Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Paquetes turísticos	Inglaterra	100%
British Airways Interior Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Financiación de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Maintenance Cardiff Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
British Mediterranean Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	99%
British Midland Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
British Midland Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
Diamond Insurance Company Limited 1st Floor, Rose House, 51-59 Circular Road, Douglas, IM1 1RE		Isla de Man	100%
Flyline Tele Sales & Services GmbH Hermann Koehl-Strasse 3, Bremen, 28199		Alemania	100%
Gatwick Ground Services Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
Illiad Inc Suite 1300, 1105 North Market Street, PO Box 8985, Wilmington, Delaware, 19899		EE.UU.	100%

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Overseas Air Travel Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Teleflight Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
BA Excepted Group Life Scheme Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%

Iberia

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.* Calle Alcañiz 23, Madrid, 28006	Operaciones de aerolíneas	España	100%
Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027		España	100%
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Transporte de carga	España	75%
Sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Logística en aeropuertos y terminal de manejo de carga	España	75%
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Compañía holding	España	100%
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avinguda Les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08220	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%
Iberia México, S.A.* Ejército Nacional 439, Ciudad de México, 11510	Servicios de almacenamiento y custodia	Mexico	100%

Aer Lingus

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Aer Lingus Group DAC* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100%
Aer Lingus Limited* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
ALG Trustee Limited 33-37 Athol Street, Douglas, Isle of Man, IM1 1LB		Isla de Man	100%
Aer Lingus (Ireland) Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Shinagh Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Santain Developments Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Aer Lingus Beachey Limited Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, Douglas, Isle of Man, IM1 4LZ		Isla de Man	100%
Aer Lingus Northern Ireland Limited Aer Lingus Base, Aeropuerto de Belfast, Sydenham Bypass, Belfast, BT3 9JH		Irlanda del Norte	100%
Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Dirnan Insurance Co. Ltd Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, Bermudas, HM 12		Bermudas	100%

Avios

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Remotereport Trading Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
Avios South Africa Proprietary Limited Regus, 33 Ballyclare Drive, Cedarwood House, Gauteng, Johannesburg, 2191		Sudáfrica	100%

IAG Cargo Limited

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Zenda Group Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS		Inglaterra	100%

Vueling

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Anilec Holding GmbH Office Park I Top, Vienna, B041300		Austria	100%
Waleria Beteiligungs GmbH Office Park I Top, Vienna, B041300		Austria	Indirecta
Anisec Luftfahrt GmbH Office Park I Top, Vienna, B041300		Austria	Indirecta

Level

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Openskies SASU 3 rue le Corbusier, Rungis, 94150	Operaciones de aerolíneas	Francia	100%
FLY LEVEL UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%

International Consolidated Airlines Group S.A.

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
British Airways Plc* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100% ¹
IB Opco Holding, S.L. Calle de Martínez Villergas 49, Madrid, 28027		España	100% ²
Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora* Calle de Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100% ²
IAG GBS Poland sp. z.o.o.* Ul. Opolska 114, Krakow, 31-323	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100%
IAG GBS Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
Veloz Holdco, S.L. Calle de Velázquez 130, Madrid, 28006		España	100%
Vueling Airlines, S.A.* Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Operaciones de aerolíneas	España	Indirecta
Aerl Holding Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
IAG Connect Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		República de Irlanda	100%
FLY LEVEL, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042		España	100%

* Principales filiales

1 El Grupo posee el 49,9% del número total de derechos de voto y el 99,65% del capital social nominal total de British Airways Plc, con casi el 100% de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.

2 El Grupo posee el 49,9% del capital social nominal y del número total de derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% del capital social nominal total y del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.

Empresas asociadas

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Dunwoody Airline Services Limited Building 70, Argosy Road, East Midlands Airport, Castle Donnington, Derby, DE74 2SA	Inglaterra	40%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km. 15, Aeropuerto José Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeica, S.A. Avenida de Vantroi y Final, Aeropuerto José Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manóteras 46, 2ª planta, Madrid, 28050	España	49%
Serpista, S.A. Calle del Cardenal Marcelo Spínola 10, Madrid, 28016	España	39%
Grupo Air Miles España, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	27%
Viajes Ame, S.A.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	27%
Programa Travel Club Agencia de Seguros Exclusiva, S.L.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	27%

Negocios conjuntos

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. Calle de José Ortega y Gasset 22, Planta 3ª, Madrid, 28006	España	50.5%

Otras inversiones en patrimonio

Las otras inversiones en patrimonio principales son las siguientes:

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital	Divisa	Fondos propios (millones)	Beneficios/ (pérdidas) antes de impuestos (millones)
Comair 1 Marignane Drive, Bonaero Park, 1619	Sudáfrica	11,5%	Rand Sudafricano	1.779	471
The Airline Group 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, London, WC2N 7EN	Inglaterra	16,7%	Libra esterlina	287	12
Adquira España, S.A. Calle de Julián Camarillo 21A, Planta 4ª, Madrid, 28037	España	10,0%	Euro	1	-
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, Sevilla, 41004	España	10,0%	Euro	N/A	N/A
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	España	19,9%	Euro	10	1
DeepAir Solutions Limited Ground Floor North, 86 Brook Street, London, W1K 5AY	Inglaterra	10,0%	Libra esterlina	N/A	N/A

INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de Rendimiento Alternativos (IRA), algunos de los cuales se han identificado como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Los resultados del Grupo se presentan tanto antes como después de partidas excepcionales. Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño y su incidencia. Las partidas excepcionales se detallan en la nota 4 de las cuentas anuales consolidadas. Además, los resultados del Grupo se describen usando ciertos indicadores que no forman parte de las NIIF y, por lo tanto, se consideran IRA. Estos indicadores se han utilizado para identificar el resultado de la estrategia del Grupo basada en una "Ofertas comerciales sin competencia", "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación". En la sección de Indicadores Clave de Rendimiento se incluye más información acerca de por qué se utilizan estos IRA. A continuación, figura la definición de cada IRA presentado en este informe, además de la conciliación con el indicador más próximo elaborado conforme a las NIIF. El apalancamiento ajustado ya no va a ser presentado dado que la Dirección no lo considera un indicador clave para el Grupo.

Beneficio de las operaciones y margen operativo ajustado por arrendamientos

El beneficio de las operaciones indica el resultado de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales.

Se entiende por margen operativo ajustado por arrendamientos el beneficio de las operaciones ajustado por los arrendamientos y expresado como porcentaje de los ingresos totales. El ajuste por los arrendamientos reduce el gasto por arrendamiento de flota hasta el 0,67 del gasto anual declarado. Esto refleja el componente del coste por intereses implícitos en los arrendamientos; el 0,67 es un ratio usado generalmente por la industria de aerolíneas.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.230	2.950	2.444
Costes de arrendamiento operativo de flota	890	888	759
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	(596)	(595)	(509)
	3.524	3.243	2.694
Total ingresos	24.406	22.880	22.409
Margen operativo ajustado por arrendamientos	14,4%	14,2%	12,0%

¹ Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".
Para más información sobre la reformulación ver nota 33

Beneficios por acción ajustados

Los beneficios se basan en el resultado antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por los resultados atribuibles a los accionistas de la matriz y al interés de los bonos convertibles, dividido entre el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo del impacto de la hipotética conversión de estos bonos y los pagos a empleados basados en acciones pendientes.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz	2.885	1.989	1.889
Partidas excepcionales	(416)	222	38
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales	2.469	2.211	1.927
Gastos financieros sobre bonos convertibles	18	17	26
Beneficios ajustados	2.487	2.228	1.953
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	2.113.081	2.179.353	2.210.990
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción	2.021.622	2.088.489	2.075.568
Beneficios por acción ajustados (céntimos de €)	117,7	102,2	88,3
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	122,1	105,9	92,8

¹ Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".
Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

EBITDAR

El EBITDAR se calcula como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro y costes de arrendamiento operativo de flota.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.230	2.950	2.444
Depreciación, amortización y deterioro	1.254	1.184	1.287
Costes de arrendamiento operativo de flota	890	888	759
EBITDAR	5.374	5.022	4.490

¹ Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".
Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

Rentabilidad sobre el Capital Invertido

La Rentabilidad sobre el Capital Invertido (RoIC) se define como el EBITDAR menos los costes de arrendamiento operativo de flota ajustados y la depreciación ajustada por la inflación y el gasto por depreciación de otro inmovilizado material, dividido entre el capital invertido. Se expresa como porcentaje.

El ajuste por los arrendamientos reduce los costes de arrendamiento operativo de flota hasta 0,67 del gasto anual declarado. El ajuste por inflación se aplica al gasto por depreciación de la flota y se calcula usando una tasa de inflación del 1,5% durante la vida media de la flota para integrar la inflación y la eficiencia de las nuevas aeronaves.

El capital invertido es el valor neto contable de la flota en la fecha del balance, excluyendo los pagos por anticipado para la adquisición de aviones no entregados aún y ajustando por inflación, más el valor neto contable del resto del inmovilizado material más los costes anuales de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho. El inmovilizado inmaterial se excluye del cálculo.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
EBITDAR	5.374	5.022	4.490
Menos: Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	(596)	(595)	(509)
Menos: Costes por depreciación de flota multiplicados por el ajuste por la inflación	(1.205)	(1.133)	(1.231)
Menos: Costes por depreciación de otro inmovilizado material	(138)	(140)	(153)
	3.435	3.154	2.597
Capital invertido			
Valor contable de flota excluyendo los pagos por anticipado	9.721	9.275	9.930
Ajuste por inflación ²	1,22	1,23	1,21
	11.902	11.374	12.048
Valor contable de otro inmovilizado material	1.647	1.613	1.683
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 8	7.120	7.104	6.072
	20.669	20.091	19.803
Rentabilidad sobre el Capital Invertido	16,6%	15,7%	13,1%

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".

Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

2 Presentado con dos decimales y calculado usando un ratio de inflación del 1,5% sobre la media ponderada de la antigüedad de la flota en el Balance (2018: 13,6 años, 2017: 13,7 años).

Deuda neta ajustada/EBITDAR

La deuda neta ajustada se calcula a partir del endeudamiento a largo plazo menos efectivo y otros activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo más los costes anuales de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho. El resultado se divide entre el EBITDAR para calcular el ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.509	7.331	8.515
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(3.837)	(3.292)	(3.337)
Otros depósitos remunerados a corto plazo	(2.437)	(3.384)	(3.091)
Deuda neta	1.235	655	2.087
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 8	7.120	7.104	6.072
Deuda neta ajustada	8.355	7.759	8.159
EBITDAR	5.374	5.022	4.490
Deuda neta ajustada/EBITDAR	1,6	1,5	1,8

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".

Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

Flujo libre de caja para el accionista

Se entiende por flujo libre de caja para el accionista el EBITDA menos impuestos en efectivo, intereses en efectivo abonados y recibidos e inversiones en inmovilizado en efectivo, descontando los fondos procedentes de ventas de inmovilizado material e inmaterial. El EBITDA se calcula como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.230	2.950	2.444
Depreciación y amortización y deterioro	1.254	1.184	1.287
EBITDA	4.484	4.134	3.731
Intereses pagados	(149)	(122)	(185)
Intereses recibidos	37	29	37
Impuestos pagados	(343)	(237)	(318)
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(2.802)	(1.490)	(3.038)
Fondos procedentes de la venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	574	306	1.737
Flujo libre de caja para el accionista	1.801	2.620	1.964

¹ Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

**INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. Y
SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Informe de gestión consolidado
correspondiente al ejercicio anual terminado el
31 de diciembre de 2018

CONTENIDOS

Este el Informe de Gestión se ha preparado conforme a lo establecido en el Artículo 262 de la Ley de Sociedades de Capital española y al Artículo 49 del Código de Comercio español. De acuerdo con esta legislación, este Informe de Gestion debe incluir una exposición fiel sobre la evolución de los negocios y la situación de la entidad, junto con una descripción de los principales riesgos e incertidumbres a los que se enfrenta. Para la elaboración de este Informe, IAG ha tenido en cuenta la guía publicada en 2013 por la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) que establece una serie de recomendaciones para la elaboración del Informe de Gestión de las entidades cotizadas.

El Informe de Gestión esta compuesto por las siguientes secciones:

2	Modelo de negocio
4	Nuestras prioridades estratégicas e indicadores clave de rendimiento
8	Plataforma de IAG
10	Gestión del riesgo y principales factores de riesgo
17	Resumen financiero
17	Análisis financiero
29	Entorno regulatorio
31	Sostenibilidad

Tanto el Informe Anual de Gobierno Corporativo elaborado de conformidad con la Circular 2/2018, de 12 de junio, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores como el Estado de Información no Financiera que responde a los requisitos de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre en materia de información no financiera y diversidad (por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoria de Cuentas), forman parte del Informe de Gestión y estan disponibles en la página web de la Sociedad (www.iairgroup.com).

Nuestro modelo de negocio está diseñado para maximizar las opciones y la creación de valor

Qué hacemos

IAG combina aerolíneas líderes del Reino Unido, España e Irlanda, lo cual les permite reforzar su presencia en el mercado de la aviación manteniendo sus marcas y operaciones.

Cada aerolínea se enfoca en diferentes áreas geográficas y mercados de clientes, proporcionando a nuestros clientes opciones que abarcan todo el espectro de necesidades y ocasiones de viaje.

Los clientes de las aerolíneas se benefician de una red combinada más amplia para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías y una mayor capacidad para invertir en productos y nuevos servicios gracias a una mejorada solidez financiera.

Factores de producción y recursos

Una cartera de marcas y negocios de primer nivel

La cartera del Grupo la componen compañías operadoras únicas, desde aerolíneas de servicio completo y largo radio hasta aerolíneas de bajo coste y corto radio, cada una centrada en áreas geográficas y necesidades de clientes específicas.



Posiciones de liderazgo mundial

573

aeronaves

685

rutas

268

destinos

3

negocios conjuntos

Una plataforma integrada común

La plataforma integrada común de IAG permite al Grupo aprovechar sinergias de ingresos y costes que las compañías operadoras no podrían conseguir por sí mismas.



IAG Connect Digital MRO / Fleet

Cómo creamos valor



Incomparable propuesta de valor al cliente

- asegurándonos de que nuestras compañías operadoras ofrecen una incomparable propuesta de valor al cliente capaz de satisfacer las necesidades de los clientes en todo el abanico de ocasiones de viaje
- utilizando la consolidación y desarrollando opciones orgánicas para diferenciar al Grupo de sus competidores y satisfacer las necesidades de los clientes que actualmente están desatendidas
- centrándonos en el cliente para lograr una excelente cuota de mercado en cada segmento de clientes



Crecimiento sostenible y creador de valor

- buscando opciones de crecimiento orgánicas e inorgánicas que generen valor, a fin de reforzar posiciones de liderazgo mundial existentes o desarrollar otras nuevas
- atrayendo y desarrollando a los mejores profesionales del sector
- estableciendo el estándar en el sector en gestión medioambiental y en seguridad



Eficiencia e innovación

- reduciendo costes y mejorando la eficiencia, aprovechando las oportunidades de sinergias y la escala del Grupo
- comprometiéndonos a innovar en todo el Grupo y a adoptar un enfoque digital para mejorar la productividad y atender mejor a nuestros clientes
- generando valor incremental en los servicios *business-to-business* externos

Cómo nos organizamos

IAG es la sociedad matriz del Grupo y ejerce una influencia vertical y horizontal en su cartera de empresas. IAG cuenta con el respaldo de su Comité de Dirección, formado por Consejeros Delegados de las diferentes compañías operadoras y la alta dirección de IAG. La cartera del Grupo se establece sobre una plataforma integrada común que potencia la eficiencia y la simplicidad, permitiendo al mismo tiempo que cada compañía operadora alcance sus propios objetivos de rendimiento y mantenga su identidad propia.



Nuestra visión

Convertirnos en el grupo de aerolíneas líder a escala mundial y maximizar la creación de valor sostenible para nuestros accionistas y clientes.

El valor que entregamos

Accionistas

66 céntimos de euro

Dividendo del ejercicio completo de 31 céntimos de euro y un incremento interanual del 14,8%

Dividendo especial de 35 céntimos de euro

Clientes

16,3

Net Promoter Score

-0,5 pts frente al año anterior

Empleados

64.734 **8,0%**

Plantilla media equivalente

+2,1% frente al año anterior

Rotación voluntaria de la plantilla

0% frente al año anterior

27%

Mujeres en la alta dirección

+3 puntos frente al año anterior

Comunidad y medio ambiente

343 millones de euros

Impuesto de sociedades pagado

+44,7% frente al año anterior

91,9gr CO₂/pkm

Eficiencia del carbono

-0,4% frente al año anterior

Prioridades estratégicas e indicadores clave de rendimiento

<p>Prioridad estratégica</p>	<p>Fortalecer una cartera de marcas y operaciones de primer nivel</p>	
<p>Cómo creamos valor</p>	<p>Incomparable propuesta de valor al cliente </p>	
<p>Nuestro desempeño</p>	<p>Nuestra actividad en 2018</p> <p>Tras analizar minuciosamente las necesidades emocionales y funcionales de sus clientes en 2017, el Grupo se comprometió a reforzar su foco en el cliente a lo largo de 2018. Cada una de las aerolíneas invirtió significativamente en la mejora de la experiencia de sus clientes. British Airways mejoró su catering e inauguró nuevas <i>lounges</i>, incluida una sala de espera para pasajeros de Cabina <i>First</i> en Nueva York JFK. British Airways también continuó invirtiendo en tecnología para resolver los principales <i>pinch points</i> de nuestros clientes y asegurar mayor velocidad y eficiencia, probando <i>chatbots</i>, automatizando determinados procesos en periodos de disrupción, ampliando el uso de puertas de embarque biométrico en Estados Unidos y renovando la página de inicio y el proceso de compra. Iberia mejoró la experiencia para sus clientes en su cabina Turista <i>Premium</i>, con más espacio, mayor oferta de entretenimiento a bordo y mejor catering; Iberia también recibió su primer Airbus A350, lo cual permitió ampliar el número de aeronaves de nueva generación de su flota. Aer Lingus continuó desarrollando su convincente posición competitiva centrándose en la reducción de costes y en el crecimiento para ofrecer a sus clientes precios más bajos. La inversión se orientó a ámbitos que mejorarían la experiencia de sus clientes y mantendrían el <i>Net Promoter Score</i> de Aer Lingus en su nivel más alto; incluyendo inversión en seguimiento de equipajes y servicios de repatriación, web para dispositivos móviles, mejora de los servicios de largo radio y completo lanzamiento de AerClub.</p> <p>A pesar de las dificultades relacionadas con los controladores aéreos, Vueling también ha continuado modernizando y transformando sus operaciones y la experiencia del cliente, incrementando frecuencias en rutas existentes, creando nuevos</p>	<p>grupos de embarque para minimizar las colas, iniciando la renovación del interior de sus cabinas, incorporando toma de corriente en los asientos y Wi-Fi, y mejorando su oferta comercial.</p> <p>La marca LEVEL fue la seleccionada para comenzar las nuevas operaciones de corto radio de IAG desde Viena; la aerolínea opera 14 rutas de corto radio a diversos destinos europeos como Londres, París, Barcelona, Ibiza, Milán, Larnaca y Dubrovnik. LEVEL también inició servicios de largo radio desde París al Caribe Francés, Montreal y Nueva York.</p> <p>Nuestras prioridades para 2019</p> <p>IAG sigue fortaleciendo su foco en el cliente para garantizar que sus compañías operadoras sigan adaptando y centrando sus modelos de negocio a fin de reflejar y satisfacer las dinámicas expectativas de los clientes. 2019 será un año significativo para British Airways, en particular, ya que celebrará su centenario.</p> <p>Seguirán mejorándose los productos que se ofrecen a los clientes volviendo a poner el foco en los sistemas comerciales que sustentan <i>customer journey</i> y el proceso de compra para garantizar que podamos ofrecer un servicio más personalizado, mayor variedad de opciones y control.</p>
<p>Indicador clave de rendimiento o parámetro del sector</p>	<p>Net Promoter Score (NPS)</p> <div data-bbox="383 1675 640 1989"> <p>2018 16,3 -0,5 puntos frente al año anterior</p> <p>Objetivo para 2023 32,0</p> </div>	<p>Definición y finalidad</p> <p>NPS es una métrica no financiera que mide el sentimiento y lealtad del cliente hacia una marca. En IAG se mide un NPS transaccional: los clientes responden sobre la posibilidad de recomendar una aerolínea de IAG no más de 7 días después de tomar un vuelo. Incluyendo objetivos NPS en el esquema de bonos de la empresa, ha impulsado un mayor enfoque en la mejora de la experiencia del cliente que junto con la promoción del cliente propulsa ventaja competitiva que conduce a crecimiento orgánico más rápido.</p> <p>R Rendimiento</p> <p>El NPS de IAG en 2018 descendió 0.5 puntos respecto al valor reportado el año pasado para el periodo de Abril a Diciembre de 2017. Las mejoras en los productos y los servicios introducidas en las diferentes aerolíneas fueron bien recibidas por los clientes. Sin embargo, estas mejoras se vieron eclipsadas por la complicada situación de los controladores aéreos en Europa y su efecto sobre el rendimiento operativo de nuestras compañías operadoras; en particular, Vueling.</p>



Nuestro desempeño

Nuestra actividad en 2018

IAG reforzó sus posiciones de liderazgo en sus mercados principales de Londres, Madrid, Barcelona, Dublín y Roma con la incorporación de 48 nuevas rutas, incluida la introducción de rutas de largo radio de LEVEL desde París y de rutas de corto radio de LEVEL desde Viena. El Grupo continuó optimizando su red de largo radio y su propuesta para el cliente junto con sus socios en negocios conjuntos y recibió autorización de las autoridades de la competencia chilenas para su negocio de operación conjunta en Sudamérica con LATAM. Tras el recurso de apelación presentado, esto queda pendiente de una resolución por parte de la Corte Suprema chilena. American Airlines e IAG también presentaron una solicitud conjunta al Departamento de Transporte de Estados Unidos para que la exención a las normas antimonopolio del negocio conjunto del Atlántico se ampliara a Aer Lingus y poder así incorporarse al negocio de operación conjunta.

El 12 de abril de 2018, IAG anunció que consideraba Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) como una inversión atractiva y había adquirido un 4,61% de propiedad en la aerolínea. Esto fue posteriormente diluido a 3,93% después de que Norwegian realizara un incremento de capital. IAG continuó teniendo interés en Norwegian durante 2018 y tuvo varias discusiones sobre una posible oferta por las acciones de la empresa. Sin embargo, el 24 de enero de 2019, IAG anunció que no tenía la intención para

hacer una oferta para Norwegian y que vendería su participación del 3,93%. IAG confirma que ahora ha dispuesto totalmente de su participación en Norwegian.

El Grupo prosigue sus esfuerzos para convertirse en un grupo de aerolíneas líder en sostenibilidad y en diciembre de 2018, en colaboración con Velocys, Shell y el Departamento de Transporte del Reino Unido, anunció su opción para adquirir un terreno en Immingham donde construir el primer proyecto de escala comercial del país para la conversión de residuos en combustible para aeronaves, para el que se prevé solicitar licencia de construcción en 2019.

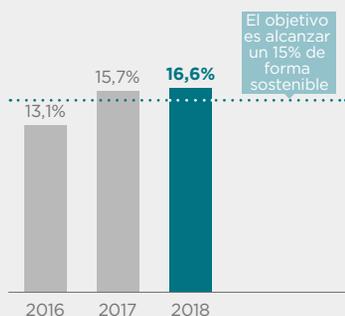
Nuestras prioridades para 2019

Todas las aerolíneas del Grupo permanecen centradas en lograr un crecimiento que cree valor lanzando nuevas rutas y profundizando en servicios existentes, ampliando la capacidad de sus aeronaves, incorporando aviones de última generación y mejorando las conexiones en aeropuertos principales. La expansión de los servicios de largo radio sigue centrándose en los mercados clave del Grupo en Norteamérica y Sudamérica, pero también en nuevas rutas a Asia y Sudáfrica.

IAG seguirá priorizando su evaluación de oportunidades de consolidación en Europa para mejorar aún más su cartera actual y dar forma a la consolidación del sector allí donde se identifiquen objetivos estratégicamente atractivos para crecer o entrar en nuevos mercados.

Indicador clave de rendimiento o parámetro del sector

RoIC (%)^{1,2}



A Definición y finalidad

RoIC se define como el EBITDAR menos los costes de arrendamiento operativo de flota ajustados y menos la depreciación ajustada dividido entre el capital invertido. Empleamos datos de RoIC en periodos sucesivos de doce meses para cuantificar en qué medida el Grupo genera retornos en relación con el capital invertido en los negocios, así como su capacidad para financiar el crecimiento y abonar dividendos.

R Rendimiento

La RoIC del Grupo subió 0,9 puntos con respecto al pasado año. Dicho incremento es reflejo de una mejora del EBITDAR del 7% en un incremento del capital invertido del 3%.

Margen operativo ajustado por arrendamientos (%)^{1,2}



A Definición y finalidad

Se entiende por margen operativo ajustado por arrendamientos el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo ajustado por arrendamientos y expresado como porcentaje de los ingresos. Empleamos este indicador para medir la eficiencia y rentabilidad de nuestros negocios y las mejoras en el rendimiento financiero del Grupo.

R Rendimiento

El margen operativo ajustado por arrendamientos se mantiene dentro de nuestro objetivo, con una ligera mejora hasta el 14,4%. Dicha evolución contó con el respaldo de unos ingresos sólidos y un énfasis constante en los costes excluido el combustible, lo cual contribuyó a compensar el significativo aumento de los costes del combustible.

■ Objetivos de planificación a largo plazo para el periodo 2019 a 2023

A Indicador de rendimiento alternativo

R Indicador vinculado a la retribución del Comité de Dirección

1 Ejercicios comparativos reformulados conforme a las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".

2 Cálculos de los Indicadores de rendimiento alternativos en las páginas 182 a 184.

Indicador clave de rendimiento o parámetro del sector

Crecimiento medio (AKO)



* El objetivo del crecimiento del pasado año para el periodo 2018 a 2022 fue del 5% anual.

Definición y finalidad

En el sector de las aerolíneas, la capacidad se mide en asientos-kilómetro ofertados (AKO), que se refiere al número de asientos disponibles para la venta multiplicados por la distancia que se vuela.

Planificación del crecimiento

El sólido desempeño financiero de todas las compañías operadoras del Grupo ha permitido a IAG incrementar su tasa media de crecimiento en el marco del ciclo de planificación de negocio de este año. La flexibilidad de los planes para nuestra flota nos permite reducir nuestra capacidad significativamente en caso necesario.

CAPEX medio (millones de euros) ²



* El objetivo de CAPEX medio del pasado año para el periodo 2018 a 2022 fue de 2.100 millones de euros al año.

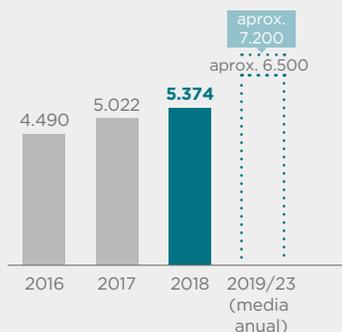
Definición y finalidad

Controlamos las inversiones en inmovilizado previstas (CAPEX) mediante nuestro ciclo de planificación de negocio para velar por que sean compatibles con la consecución de nuestros otros objetivos financieros.

CAPEX previsto

IAG es consciente de la necesidad de continuar invirtiendo en su flota, productos para el cliente, tecnologías e infraestructuras que mejorarán nuestra oferta comercial y nuestra competitividad en el mercado. En 2018, incrementamos nuestra media neta prevista El gasto de capital para 2019 - 2023 a 2.600 millones de euros, un incremento de 500 millones de euros anuales sobre nuestro objetivo para 2018 - 2022. Nuestro CAPEX 2018 neto de 2.228 millones de euros refleja el importante nivel de adquisiciones de flotas. Durante el año con 32 entregas netas de 13 ventas y transacciones de arrendamiento.

EBITDAR (millones de €)^{1,2}



* El objetivo medio de EBITDAR del pasado año para el periodo 2018 a 2022 fue de 6.500 millones de euros al año.

A Definición y finalidad

El EBITDAR es el beneficio de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y costes de arrendamiento operativo de flota. Indica la rentabilidad del negocio y de los flujos de caja operativos centrales que genera nuestro modelo de negocio. Este parámetro no se ve afectado por la estructura de financiación de nuestras aeronaves.

Rendimiento

El EBITDAR aumentó 352 millones de euros frente al pasado año en respuesta al crecimiento rentable del Grupo: el margen EBITDAR se mantuvo constante con respecto al año pasado y los AKO crecieron un 6.1%, lo cual contribuyó al aumento de nuestros flujos de caja operativos.

Flujos libres de caja para el accionista (millones de euros)^{1,2}



A Definición y finalidad

Los flujos libres de caja para el accionista se definen como el EBITDA antes de partidas excepcionales, menos impuestos en efectivo, intereses en efectivo abonados y recibidos e inversiones en inmovilizado en efectivo, descontando los fondos procedentes de las ventas de inmovilizado y activos intangibles. Refleja el efectivo generado por el negocio que se encuentra disponible para ser devuelto a nuestros accionistas, para mejorar nuestro apalancamiento y para aprovechar oportunidades de crecimiento inorgánico.

Rendimiento

Los flujos libres de caja para el accionista del Grupo fueron de 819 millones de euros menor que en 2017 en respuesta al aumento en 1.050 millones de euros del CAPEX, compensado en parte por un EBITDA mayor. Tal y como estaba previsto, los flujos libres de caja para el accionista del Grupo se situó por debajo de nuestro objetivo medio de planificación a largo plazo, reflejando un CAPEX neto en 2018 elevado, con la entrega de 19 aeronaves reflejada en el balance. El Grupo continúa centrándose en su disciplina y flexibilidad con el capital.

1 Ejercicios comparativos reformulados conforme a las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".

2 Cálculos de los indicadores de rendimiento alternativos en las páginas 182 a 184.

Prioridad estratégica

Mejorar la plataforma integrada común

Cómo creamos valor

Eficiencia e innovación



Nuestro desempeño

Nuestra actividad en 2018

En 2018, el Grupo continuó centrándose en sus programas de eficiencia y reducción de costes, que también contribuyen a la creación de valor para los clientes y los accionistas. La innovación digital ha seguido siendo un ámbito fundamental para el Grupo, que ha profundizado en programas de aceleración tecnológica Hangar 51 para atraer talento de todo el mundo, realizado inversiones estratégicas en jugadores tecnológicos prometedores del mercado de viajes en fases iniciales y emergentes como Deepair Solutions, Cirravia y Monese y automatizado el negocio en todo lo relativo al pasaje y las operaciones en tierra. IAG Cargo invirtió en sus capacidades *online* incorporando funciones para impulsar las ventas y digitalizar documentación, mediante eFreight y ePouch, para dejar de depender del papel, con la consiguiente reducción del peso en vuelo. También adoptó dispositivos de seguimiento de clientes para recibir en tiempo real información sobre ubicación y entregas.

El Grupo ha seguido desarrollando capacidades para favorecer la personalización y el análisis de datos, creando para ello un almacén de datos que permite almacenar los datos del Grupo a fin de potenciar la resiliencia operativa, la eficiencia y las mejoras para los clientes. Avios está utilizando estas capacidades para revisar su propuesta de fidelización y está trabajando con British Airways e Iberia para adaptar mejor su propuesta para miembros. Avios también integró su programa de recompensa en British Airways Executive Club, brindando a sus miembros una

experiencia en línea más dinámica e incluso nuevas maneras de obtener y gastar Avios.

El Grupo ha seguido dotando a su flota de conexión Wi-Fi, desarrollando al mismo tiempo su portal ".air", que ofrecerá entretenimiento a bordo, compras y Wi-Fi y permitirá a los clientes vincular su *smartphone* o su tableta a las pantallas de los respaldos para pagar las compras que realicen durante el vuelo.

Nuestras prioridades para 2019

En 2019, IAG continuará invirtiendo en la mejora de su plataforma integrada común para ofrecer servicios y soluciones de calidad en todo el Grupo con mayor dinamismo y a un coste unitario menor, favoreciendo al mismo tiempo la innovación a escala global. Este compromiso permitirá la llegada continua de mejoras para los clientes y el aumento de la resiliencia operativa de las aerolíneas del Grupo.

Indicador clave de rendimiento o parámetro del sector

BPA ajustado (céntimos de €)^{1 2}



A Definición y finalidad

El BPA ajustado representa los beneficios diluidos del ejercicio antes de partidas excepcionales atribuibles a los accionistas ordinarios. Este indicador refleja la rentabilidad de nuestro negocio y los elementos fundamentales de creación de valor para nuestros accionistas. El crecimiento de los beneficios demuestra que el Grupo va por el camino correcto para crear valor para sus accionistas.

R Rendimiento

En 2018, aumentamos nuestro beneficio por acción ajustado un 15,1%. El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales mejoró un 11,2% con respecto a 2017, aumento que refleja un sólido rendimiento en el beneficio de las operaciones. El BPA ajustado también fue mejorado 3,5 puntos gracias al programa de recompra de acciones.

Deuda neta ajustada/EBITDAR^{1 2}



A Definición y finalidad

Deuda neta ajustada/EBITDAR se calcula como la deuda financiera remunerada más los costes capitalizados de arrendamiento operativo de flota menos los depósitos a la vista remunerados y el efectivo y activos líquidos equivalentes, dividido entre el EBITDAR.

Utilizamos este indicador para supervisar nuestro apalancamiento y evaluar el margen financiero desde el mismo punto de vista que las instituciones financieras.

R Rendimiento

En 2018, el margen financiero del Grupo siguió siendo sólido: la deuda neta ajustada/EBITDAR fue de 1,6, lo cual supone un ligero aumento desde 2017.

La deuda neta ajustada aumentó 596 millones de euros, hasta 8.355 millones de euros, principalmente, por la reducción de la posición de efectivo derivado de un CAPEX más elevado descontando financiación, el reembolso de los valores perpetuos y un pago puntual por el cierre de NAPS a devengos futuros de prestaciones.

■ Objetivos de planificación a largo plazo para el periodo 2019 a 2023

A Indicador de rendimiento alternativo

R Indicador vinculado a la retribución del Comité de Dirección

1 Ejercicios comparativos reformulados conforme a las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros".

2 Cálculos de los Indicadores de rendimiento alternativos en las páginas 182 a 184.

Ofrecer calidad y eficiencia y posibilitar la innovación en todo el Grupo

La Plataforma de IAG es ahora un componente consolidado del Grupo. Permite a IAG lograr sinergias de ingresos y costes que las compañías operadoras no podrían lograr por sí solas y proporciona una plataforma plug and play que las nuevas compañías operadoras pueden aprovechar al unirse. El Grupo ya ha obtenido un valor significativo de la Plataforma de IAG con oportunidades para mejorar y respaldar aún más la innovación.

Plataforma de IAG



La Plataforma de IAG incluye los negocios de IAG Cargo y Avios; IAG GBS, que ofrece soporte de tecnologías de la información, de compras y financiero; IAG Connect, responsable de la estrategia de conectividad en vuelo y de la plataforma de comercio electrónico en vuelo del Grupo; e iniciativas del Grupo en mantenimiento e innovación digital.

Global Business Services (GBS)

Aprovechamos las ventajas de una plataforma eficiente y competitiva.

IAG GBS se creó en 2014, tras lo cual desarrolló gran actividad inicial centralizando las funciones principales de finanzas, tecnologías de la información y compras de ciertas partes del Grupo, comenzando con British Airways e Iberia y extendiéndose a Aer Lingus y Vueling. En 2018, GBS se ha centrado en consolidar los considerables logros de aquellos primeros años, mientras continúa impulsando nuevas mejoras en todo el Grupo en áreas como la gestión de proveedores, la automatización de procesos y la resiliencia operativa.

TI del Grupo

En 2018, el enfoque del equipo de TI del Grupo hacia la seguridad cibernética cobró gran importancia tras el ataque malicioso contra los datos de los clientes de British Airways. El equipo ha aprovechado los conocimientos y la experiencia de socios estratégicos globales para asegurar la detección temprana de las amenazas futuras mediante un centro mejorado de operaciones de seguridad con funcionamiento ininterrumpido. Se han implementado pruebas y exploraciones relevantes en todas las compañías operadoras para reforzar el cumplimiento de los requisitos de la industria de las tarjetas de pago (PCI) y satisfacer los requisitos del Grupo para la implementación del Reglamento General de Protección de Datos (GDPR). TI ha

seguido asociándose con proveedores globales de primer orden cuya experiencia está ayudando a respaldar una plataforma informática resiliente y modulable para el Grupo. También se ha centrado en mejorar el servicio de recuperación en caso de desastre del Grupo, que ha incluido mitigar la obsolescencia de la pila tecnológica y asegurar un plan estable y viable para la migración de aplicaciones empresariales críticas.

En 2019, TI continuará avanzando hacia su modelo operativo objetivo, proporcionando soluciones flexibles y modulables en todo el Grupo a un ritmo más rápido y con un menor coste unitario, al tiempo que mejorará la resiliencia operativa continua.

Compras

En 2018, se puso en marcha una nueva plataforma de compras que ha optimizado más procesos e impulsado nuevas sinergias para el Grupo. Se han implementado nuevas herramientas digitales, como Ariba Network y Hoovers, para proporcionar un enfoque más robusto y automatizado hacia la gestión de relaciones con proveedores. En 2018, se logró ahorrar más de 250 millones de euros en costes, excluido el combustible, en todo el Grupo.

Durante el próximo año, el equipo de compras del Grupo continuará centrándose en la racionalización de la base de proveedores para avanzar hacia la estabilidad y la responsabilidad social corporativa efectiva con los socios del Grupo. Continuará desarrollando sus relaciones con proveedores clave para generar valor al Grupo de manera profesional.

Finanzas

El equipo de finanzas de GBS siguió centrándose en la simplificación, la armonización y la automatización de

procesos para evaluar la eficiencia y evaluar continuamente las oportunidades para lograr nuevos ahorros de costes.

IAG Connect y portal .air

A lo largo de 2018, continuó la incorporación de tecnología Wi-Fi a las aeronaves del Grupo. IAG Connect desplegó el portal ".air" con Iberia y LEVEL en las nuevas aeronaves entregadas (Airbus A350 y Airbus A330, respectivamente), al tiempo que mejoró el portal .air en los aviones de largo radio ya equipados con Wi-Fi de British Airways e Iberia. El portal permite una experiencia del cliente similar independientemente de la aeronave, mientras que las aerolíneas pueden adaptar la oferta para que se alinee con su marca y su propuesta al cliente. El portal del Grupo se ha instalado y opera en todas las aeronaves conectadas recientemente en todo el Grupo.

2019 seguirá siendo un año de cumplimiento de objetivos para IAG Connect: el equipo ya está trabajando con Aer Lingus y British Airways para definir el producto que volará en los Airbus A321 y Airbus A350 en la segunda mitad del próximo año. IAG Connect también comenzará el despliegue de conectividad de corto radio en British Airways, Iberia y Vueling, mientras continúa trabajando con el Grupo para mejorar el portal ".air" con nuevas funciones, socios y servicios.

Como resultado de algunas complicaciones técnicas que surgen en la instalación de ciertas aeronaves, se espera que el objetivo de IAG de instalar conectividad Wi-Fi en el 90% de sus aeronaves en 2019 se alcance en la segunda mitad de 2020.

Mantenimiento, reparaciones y revisiones (MRO) y flota

En 2018, el Grupo realizó un progreso significativo en la transformación de sus actividades de MRO a través de la ejecución de la estrategia definida para garantizar la competitividad en coste, calidad y rendimiento operativo. Algunos de los principales logros son:

- transformación de la planta de motores y la división de mantenimiento de fuselaje estrecho son ahora instalaciones más competitivas que brindan servicios tanto a las aerolíneas del Grupo como a clientes externos
- optimización de las capacidades de gestión de inventario, que nos ha permitido reducir nuestras existencias
- optimización del gasto en la cadena de suministro junto con el equipo de compras de GBS, incluida la externalización adicional de productos.

El enfoque del Grupo hacia la unidad de MRO en 2019 consiste en ejecutar el siguiente conjunto de objetivos para fortalecer aún más nuestras operaciones y mejorar la competitividad de actividades adicionales:

- externalizar ciertas actividades de gestión de inventario y reparación para nuestra flota
- continuar la transformación de nuestra división de mantenimiento de fuselajes anchos
- consolidar proveedores de mantenimiento en línea
- nuevas capacidades de reparación en nuestra planta de motores para diferenciarnos aún más del mercado y agregar valor al Grupo
- optimizar continuamente nuestra cadena de suministro.

En lo referente a la flota, el Grupo ha progresado aún más en la armonización de nuestras flotas comunes al garantizar la homogeneidad de los programas de mantenimiento y las políticas de modificación en todas nuestras aerolíneas. En 2019, se seguirá avanzando en la centralización de algunos de los servicios de ingeniería del Grupo.

Flota

Número de aeronaves en servicio con compañías del Grupo

	Inmovilizado material incluido en el balance	Arrendamientos operativos no incluidos en el balance	Total 31 de diciembre de 2018	Total 31 de diciembre de 2017	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2017	Entregas futuras	Opciones
Airbus A318	1	-	1	1	-	-	-
Airbus A319	21	40	61	64	(3)	-	-
Airbus A320	82	159	241	218	23	71	128
Airbus A321	27	29	56	51	5	21	-
Airbus A330-200	9	13	22	17	5	2	-
Airbus A330-300	6	10	16	15	1	2	-
Airbus A340-600	11	6	17	17	-	-	-
Airbus A350	2	-	2	-	2	41	52
Airbus A380	12	-	12	12	-	-	-
Boeing 747-400	35	-	35	36	(1)	-	-
Boeing 757-200	-	-	-	3	(3)	-	-
Boeing 767-300	-	-	-	8	(8)	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	9	3	12	12	-	4	-
Boeing 787-8	11	1	12	9	3	-	-
Boeing 787-9	9	9	18	16	2	-	6
Boeing 787-10	-	-	-	-	-	12	-
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	9	7	16	15	1	-	-
Total del Grupo	291	282	573	546	27	153	186

Además de las aeronaves en servicio, el Grupo también posee 5 aeronaves (2017: 5) que no se encuentran operativas.

Ofrecer valor integrando la cultura de gestión del riesgo

El Consejo de Administración es el responsable general de garantizar que IAG disponga de un marco de gestión del riesgo adecuado, incluida la determinación de la naturaleza y alcance del riesgo que está dispuesto a asumir para conseguir sus objetivos estratégicos. Supervisa las operaciones del Grupo para asegurarse de que existen controles internos y de que estos funcionan de manera eficaz. La Dirección es responsable de la ejecución de los planes acordados. IAG dispone de una política de Gestión del Riesgo Empresarial que ha sido aprobada por el Consejo.

En esta política, se establece el marco para un procedimiento y una metodología integrales de gestión del riesgo, que garantiza una evaluación profunda de los riesgos a los que se enfrenta el Grupo, incluidos los emergentes. Este procedimiento lo lidera el Comité de Dirección y sus mejores prácticas se comparten en todo el Grupo.

Los responsables de riesgos tienen la misión de identificar y gestionar los riesgos en su área de responsabilidad dentro de los procesos de negocio subyacentes clave. Todos los riesgos se evalúan por su probabilidad de impacto sobre el Plan de Negocio y la estrategia del Grupo. Los principales controles y medidas de mitigación se documentan y se elaboran planes de respuesta adecuados. Cada riesgo recibe una supervisión clara por parte del Comité de Dirección.

Los profesionales de gestión de riesgos garantizan la integración del marco en todo el Grupo. Mantienen mapas de riesgos de cada compañía operadora y a escala del Grupo y garantizan la homogeneidad del proceso de gestión del riesgo.

Los comités de dirección de cada compañía operadora revisan sus respectivos mapas de riesgos teniendo en cuenta su exactitud e integridad, así como las variaciones significativas en los riesgos y las posibles modificaciones de los planes de respuesta ante dichos riesgos. El comité de dirección de cada compañía operadora confirma a su Consejo de Administración la identificación, cuantificación y gestión del riesgo dentro de su compañía operadora de manera global anualmente.

El comité de dirección de cada compañía operadora comunica los riesgos que afectan al Grupo o requieren la consideración del Grupo de acuerdo con el marco de la Gestión del Riesgo Empresarial del Grupo.

Los riesgos clave de las distintas compañías operadoras, junto con los riesgos que afectan a todo el Grupo, se recogen en un mapa de riesgos específico, a nivel del Grupo. El Comité de Dirección de IAG revisa el riesgo a lo largo del año, incluido el mapa de riesgos del Grupo, dos veces al año, con anterioridad a las revisiones de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo del Reino Unido de 2016 y con el Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas de España.

Además de revisar el mapa de riesgos, el Consejo de Administración de IAG analiza el riesgo en varias reuniones, un ejercicio durante el cual también se revisa la evaluación de los resultados del Grupo frente a su apetito al riesgo.

IAG dispone de un marco de apetito al riesgo que incluye declaraciones que informan al negocio, tanto cualitativa como cuantitativamente, sobre el apetito del Consejo con respecto a determinados riesgos. Cada una de las declaraciones de apetito al riesgo estipula formalmente el modo en que se supervisan los resultados, bien a escala del Grupo, bien en el seno de proyectos clave. Estas declaraciones se revisaron para comprobar la pertinencia e idoneidad de las tolerancias al final del ejercicio y se confirmó al Consejo que el Grupo continuaba operando dentro de los límites de cada declaración de apetito al riesgo.

El entorno altamente regulado y competitivo, unido a la complejidad operativa de cada una de nuestras empresas, expone al Grupo a una serie de riesgos. Seguimos dando prioridad a mitigar esos riesgos en todos los niveles del negocio, aunque muchos de ellos escapan a nuestro control; por ejemplo, los cambios en el contexto político y económico, la regulación gubernamental, acontecimientos fuera de nuestro control que causan interrupciones del servicio, la volatilidad de los precios del combustible y los tipos de cambio y el entorno competitivo.

Agrupamos nuestros riesgos en cuatro categorías: riesgos estratégicos, riesgos comerciales y operativos, riesgos financieros, incluido el fiscal, y riesgos de cumplimiento y regulatorios.

A continuación, se exponen nuestras previsiones sobre los riesgos clave que podrían suponer una amenaza para el modelo de negocio del Grupo, sus resultados futuros, su solvencia y su liquidez.

También se describen a continuación las circunstancias particulares que implican una mayor probabilidad de que el riesgo se materialice, en caso de que existan.

Esta lista no pretende ser exhaustiva.

Riesgos estratégicos

La competencia y el libre mercado favorecen los intereses a largo plazo de la industria de las aerolíneas y los consumidores. IAG está muy interesada en que prosigan la desregulación y la consolidación del sector. El Grupo trata de minimizar el riesgo que puede tener la intervención gubernamental o los cambios en la regulación de proveedores monopolísticos.

En general, el riesgo estratégico del Grupo se mantuvo estable durante el ejercicio y el crecimiento continuado de la capacidad de los competidores se supervisó y evaluó dentro del Grupo. El Grupo sigue apoyando la desregulación, gestiona la base de proveedores y estudia oportunidades de consolidación.

Riesgos comerciales y operativos

La seguridad de nuestros clientes y empleados es uno de nuestros valores fundamentales. El Grupo busca un equilibrio entre los recursos dedicados a conseguir una mayor resiliencia en nuestras operaciones y el impacto que causan las interrupciones operativas en nuestros clientes.

Las aerolíneas del Grupo se vieron afectadas por un número considerable de huelgas en el control del tráfico aéreo en Europa, lo que requirió dotar de resiliencia adicional a las redes.

El robo de datos de clientes de British Airways en septiembre de 2018 a raíz de un ataque a su página web pone de manifiesto la creciente amenaza de riesgos en el ciberespacio. El Grupo sigue dirigiendo la respuesta a las defensas de seguridad técnica y organizativa, así como los planes de respuesta en caso de incidente en cada compañía operadora.

Riesgos financieros

IAG adopta un bajo apetito al riesgo financiero para equilibrar los riesgos comerciales y operativos relativamente altos propios del sector. Este enfoque conservador conlleva mantener saldos de efectivo adecuados y líneas de financiación sustanciales. Existen políticas de cobertura claras sobre la exposición al riesgo asociado al precio del combustible y al cambio de divisas, que tienen en cuenta explícitamente nuestro apetito a las variaciones en la posición de efectivo y la rentabilidad provocadas por los movimientos del mercado.

No obstante, el Grupo también es cuidadoso a la hora de calibrar sus posiciones de cobertura frente a los competidores, a fin de garantizar que no le coloquen en una posición de desventaja competitiva por una cobertura excesiva en mercados favorables.

En 2018, los acontecimientos políticos y económicos siguieron generando incertidumbre, aumentando la volatilidad del precio del combustible y los tipos de cambio.

Regulatorios y de cumplimiento legal

El Grupo no tolera incumplimientos de las exigencias legales y regulatorias.

Enlace a la estrategia



Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer orden



Aumentar las posiciones de liderazgo mundial



Mejorar la plataforma integrada común de IAG

Clave: tendencia del riesgo



Aumento



Estable



Descenso

Estratégicos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
Aeropuertos, infraestructuras, y terceros fundamentales 	IAG depende y puede verse afectada por las decisiones relativas a infraestructuras o los cambios de las políticas de los gobiernos, los reguladores u otros organismos que afectan a las operaciones pero se encuentran fuera de la esfera de control del Grupo.	<p>Las pistas del aeropuerto de Londres Heathrow están al límite de su capacidad. En octubre de 2016, el gobierno británico confirmó una propuesta de ampliación mediante una tercera pista en Londres Heathrow e IAG continúa promoviendo el desarrollo de una solución eficiente, rentable, lista para usar y apropiada para dicha tercera pista.</p> <p>Las aerolíneas del Grupo participan en el mercado de comercio de <i>slots</i>, incluido en los aeropuertos de Londres.</p>
	IAG depende de que la industria petrolera invierta suficientemente en infraestructuras de suministro de combustible para asegurarse de que sus operaciones de vuelo se llevan a cabo según lo planeado.	<p>El Grupo suscribe contratos a largo plazo con proveedores de combustible para asegurar su suministro a un coste razonable.</p> <p>La posible escasez de combustible está cubierta mediante planes de contingencia, que incluye una inversión apropiada en suministros de combustible.</p> <p>El Comité de Dirección de IAG revisa con frecuencia las cuestiones relativas a la capacidad y estas forman parte del Plan de Negocio anual.</p>
	IAG depende de las actuaciones de sus proveedores, como los operadores de aeropuertos, los responsables del control de aduanas y las empresas de <i>catering</i> .	El riesgo asociado al comportamiento de los proveedores se mitiga mediante planes activos de gestión de proveedores y de contingencia.
	IAG depende de la incorporación puntual de nuevas aeronaves y del desempeño de los motores de las aeronaves para mejorar la eficiencia y la resiliencia operativas.	<p>El Grupo mitiga los riesgos de desempeño de los motores y de la flota en la medida de lo posible trabajando estrechamente con los fabricantes de motores y flota.</p> <p>El Grupo se ha visto afectado por problemas persistentes con los motores de Rolls Royce Trent y Pratt & Whitney a lo largo del año.</p>
	IAG depende de la resiliencia de las operaciones de los servicios de control del tráfico aéreo para garantizar que sus operaciones de vuelo se llevan a cabo según lo planeado.	El Grupo sigue presionando y trabajando para sensibilizar sobre los efectos negativos de las huelgas y los problemas de desempeño del control del tráfico aéreo para el sector de la aviación y la economía en toda Europa.

Estratégicos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Reputación de la marca</p> 	<p>Las marcas del Grupo tienen un valor comercial considerable. La erosión de las marcas a causa de un hecho específico o una serie de circunstancias puede perjudicar la posición de liderazgo del Grupo con los clientes y, en última instancia, afectar a sus ingresos y rentabilidad futura.</p> <p>Si el Grupo no satisface las expectativas de sus clientes y no se compromete de forma efectiva a mantener su vínculo emocional, puede ocurrir que el Grupo tenga que hacer frente a una erosión de la marca y a la pérdida de cuota de mercado.</p>	<p>Cada marca está respaldada por iniciativas del Plan de Negocio del Grupo, mediante el cual el Consejo de Administración revisa y aprueba las inversiones en inmovilizado.</p> <p>El Grupo ha emprendido una revisión a fondo de la cartera de marcas dentro de IAG para entender las preferencias de los clientes y posicionar mejor su oferta.</p> <p>Hay múltiples inversiones en productos en todas las marcas del Grupo para mejorar el producto a bordo, los servicios auxiliares, las salas VIP y la experiencia de los clientes. El éxito de estas inversiones, incluyendo su impacto en la satisfacción del cliente, se evalúa a través del <i>Net Promoter Score</i> (NPS).</p> <p>El Grupo destina importantes recursos a seguridad, integridad operativa y nuevos aviones con el fin de mantener su posición de mercado.</p>
<p>Competencia</p> 	<p>Los mercados en los que opera el Grupo son altamente competitivos. El Grupo se enfrenta a competencia directa en sus rutas, así como a la de vuelos indirectos, servicios chárter y otras formas de transporte. Un aumento de la capacidad de los competidores superior al aumento de la demanda podría afectar significativamente a los márgenes.</p> <p>Algunos competidores tienen estructuras de costes inferiores a las nuestras u otras ventajas competitivas, como apoyo estatal o protección frente a insolvencia.</p>	<p>El Comité de Dirección de IAG dedica una reunión semanal al mes a cuestiones relativas a la estrategia. El Consejo de Administración discute la estrategia a lo largo del año y dedica dos días al año a revisar los planes estratégicos del Grupo.</p> <p>El equipo de estrategia del Grupo apoya al Comité de Dirección definiendo los recursos que pueden asignarse para aprovechar oportunidades de negocio rentables. Los departamentos y los sistemas de gestión de ingresos de las aerolíneas optimizan la cuota de mercado y el <i>yield</i> con actividades de gestión de precios e inventarios.</p> <p>El Grupo está continuamente revisando su oferta de productos y responde a través de iniciativas para mejorar la experiencia del cliente. En 2018, IAG prosiguió con la expansión de LEVEL con el lanzamiento de operaciones de corto radio desde Viena y de largo radio desde París.</p> <p>El sólido posicionamiento del Grupo en el mercado global, así como su liderazgo en mercados estratégicos, las alianzas, los negocios conjuntos, los costes competitivos y una diversificada clientela ayudan a mitigar el riesgo de competencia.</p>
<p>Concentración y desregulación</p> 	<p>Aunque el sector de las aerolíneas es competitivo, consideramos que sería positivo para el cliente que se produjera una mayor consolidación. Las aerolíneas en quiebra pueden ser rescatadas con apoyo gubernamental, lo que retrasa la oportunidad de que aerolíneas más eficientes ganen cuota de mercado y se expandan. Las fusiones y adquisiciones entre competidores pueden afectar negativamente a nuestra posición de mercado y a nuestros ingresos.</p> <p>Los acuerdos de negocio conjunto, como los suscritos con American Airlines, JAL y Qatar Airways, incluyen riesgos de ejecución, como la materialización de sinergias previstas, y acuerdos para desplegar capacidad adicional en el seno de los negocios conjuntos. La quiebra de cualquiera de nuestros negocios conjuntos o de los socios de dichos negocios podría afectarnos negativamente.</p> <p>El Grupo cuenta con una serie de socios de franquicia que proveen tráfico a nuestros <i>hubs</i> o centros principales. La quiebra de un socio de franquicia reducirá la llegada de tráfico.</p> <p>El Grupo depende de los demás miembros de la alianza oneworld para salvaguardar la propuesta de dicha iniciativa.</p>	<p>El Grupo mantiene un riguroso control de costes e inversión en productos específicos para seguir siendo competitivo.</p> <p>El Grupo goza de la flexibilidad necesaria para reaccionar a oportunidades de mercado que crean nuestros competidores.</p> <p>El Grupo sigue estudiando opciones de crecimiento orgánico e inorgánico.</p> <p>La cartera de marcas ofrece flexibilidad en este sentido al poder incrementar capacidad con un breve preaviso según las necesidades.</p> <p>El Comité de Dirección de IAG revisa de forma regular el resultado comercial de los acuerdos empresariales conjuntos.</p>
<p>Disrupción digital</p> 	<p>Los competidores o los nuevos participantes del mercado de viajes pueden utilizar tecnologías para alterar de manera más eficaz el modelo de negocio del Grupo o los disruptores tecnológicos pueden emplear herramientas para posicionarse entre nuestras marcas y nuestros clientes.</p>	<p>El énfasis que ejerce el Grupo en la experiencia del cliente, junto con la explotación por parte de aquel de la tecnología, reduce el impacto que puedan tener los disruptores digitales.</p> <p>El Grupo continúa desarrollando plataformas como la New Distribution Capability, cambiando los acuerdos de distribución y pasando de canales indirectos a canales directos.</p> <p>El programa Hangar 51 sigue propiciando un contacto temprano y aprovecha nuevas oportunidades con <i>start-ups</i> y disruptores de la tecnología.</p>

Estratégicos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
Intervención estatal	<p>Algunos de los mercados en los que el Grupo opera continúan regulados por los gobiernos, que en algunos casos controlan la capacidad o restringen la entrada a dichos mercados. Los cambios en esas restricciones pueden tener un impacto negativo en los márgenes.</p> <p>La regulación de la industria aérea abarca muchas de nuestras actividades, incluidos derechos de vuelo de las rutas, derechos de aterrizaje, impuestos de salida, seguridad y controles medioambientales. Unos niveles de tributación excesivos o el aumento de la regulación podrían incidir en el rendimiento operativo y financiero del Grupo.</p>	<p>El departamento de Asuntos Públicos del Grupo efectúa un seguimiento de las iniciativas gubernamentales, defiende los intereses del Grupo y anticipa los cambios probables en las leyes y regulaciones.</p> <p>La capacidad del Grupo para influenciar y cumplir con los cambios regulatorios es clave para mantener sus resultados operativos y financieros. El Grupo continúa monitorizando y analizando los efectos negativos de las políticas públicas, como la adopción del Air Passenger Duty (APD).</p>



2 3

Comerciales y operativos

Ciberataques y seguridad de los datos	<p>El Grupo podría hacer frente a pérdidas financieras, la suspensión de las operaciones o el menoscabo de la reputación de sus marcas con motivo de un ataque a los sistemas del Grupo por delincuentes, terroristas o gobiernos extranjeros.</p> <p>Si el Grupo no protege convenientemente los datos de los clientes y empleados, podría incumplir la regulación, ser multado y perder la confianza de los clientes.</p>	<p>El Comité de Dirección de IAG revisa regularmente el riesgo cibernético y respalda las iniciativas al respecto que se adoptan en el conjunto del Grupo para reforzar los mecanismos de defensa y los planes de respuesta.</p> <p>El Comité garantiza que el Grupo está al corriente de los estándares de la industria y aborda las deficiencias identificadas.</p> <p>Se realiza una supervisión de los sistemas críticos y los proveedores para garantizar que el Grupo entiende los datos que tiene en su poder, que estos están seguros y que se cumple la normativa.</p> <p>En 2018, se puso en marcha en todo el Grupo un programa relacionado con el RGPD en el marco de sus programas de privacidad en curso.</p> <p>En 2018, también se implementó la Directiva relativa a la seguridad de las redes y sistemas de información (Directiva RSI). British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus entran en el ámbito de aplicación de sus exigencias, que se están abordando en el marco de un programa de actividad más amplio para la mejora continua de la defensa cibernética.</p> <p>En septiembre, British Airways denunció el robo de datos de sus clientes a raíz de un ataque a su página web.</p> <p>La rápida evolución de este riesgo hace que el Grupo siempre conserve cierto grado de vulnerabilidad.</p>
Hecho causante de una interrupción significativa de la red	<p>Un suceso que cause interrupciones importantes en la red puede dar lugar a pérdidas de ingresos y costes adicionales, si los clientes o empleados no pueden viajar.</p> <p>Entre los posibles supuestos, cabe destacar los siguientes: interrupciones persistentes en el control del tráfico aéreo a causa de conflictos laborales, guerras, conflictos civiles o terrorismo, cierre de aeropuertos o del espacio aéreo, fallo grave del sistema de transporte público, pérdida total o parcial del uso de terminales y condiciones climatológicas adversas o pandemias.</p>	<p>La Dirección cuenta con planes de continuidad del negocio dirigidos a mitigar esos riesgos en la medida de lo posible.</p> <p>El elevado número de huelgas en los servicios de control del tráfico aéreo en Europa afectó al desempeño operativo de las aerolíneas del Grupo. Se han puesto en marcha planes de respuesta para gestionar y reducir el impacto en los clientes y las operaciones del Grupo.</p>
Sistemas e infraestructuras de tecnologías de la información	<p>IAG depende de sistemas de TI en la mayoría de los procesos de negocio relevantes. El fallo de un sistema crítico puede dar lugar a una interrupción significativa de las operaciones y pérdidas de ingresos.</p> <p>El creciente grado de integración en la cadena de suministro de IAG significa que el Grupo también depende del rendimiento de la infraestructura de TI de sus proveedores, como por ejemplo, los operadores aeroportuarios de equipajes.</p>	<p>Existen planes de control de sistemas, de recuperación en caso de desastre y de continuidad del negocio que mitigan el riesgo de fallo de sistemas críticos.</p> <p>El Grupo sigue trabajando con socios de primer orden y está incrementando la resiliencia con la puesta en marcha de planes acordados, entre los que se incluye la inversión en nuevas tecnologías, actualizaciones y una plataforma operativa sólida.</p>
Tasas de aterrizaje y gastos de seguridad	<p>Las tarifas aeroportuarias suponen un importante gasto de explotación para las aerolíneas y tienen un impacto en las operaciones. A los pasajeros solo se les detalla parte de las tarifas aeroportuarias y los gastos de seguridad, pero no todos.</p>	<p>El Grupo participa en las revisiones en materia de regulación de los precios de los proveedores, como la revisión periódica de las tarifas de la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido aplicables en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick.</p> <p>El Grupo es parte activa tanto en el ámbito de las políticas de la UE como en el de las consultas con los aeropuertos cubiertos por la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias de la UE.</p> <p>En algunos casos, la regulación proporciona cierta seguridad de que tales costes no aumentarán de manera descontrolada.</p>



2 3



1 3



1 3



2 3

Comerciales y operativos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Relaciones laborales</p> 	<p>Gran parte de la plantilla del Grupo está representada por diferentes sindicatos. Cualquier ruptura del proceso de negociación con los representantes sindicales de los trabajadores puede derivar en huelgas, que pueden interrumpir las operaciones y afectar negativamente a los resultados del negocio.</p>	<p>La negociación colectiva se realiza de forma periódica con los departamentos de recursos humanos de las compañías operativas y afrontamos un nivel sustancial de negociación en todas las compañías operadoras del Grupo.</p> <p>La Dirección se centra en aprovechar los conocimientos y experiencia de los empleados y garantizar el desarrollo del talento. Existen planes de sucesión en todas las compañías operadoras y nuestro objetivo es involucrar a los profesionales más capaces en todos nuestros negocios.</p>
<p>Condiciones políticas y económicas</p> 	<p>IAG sigue siendo sensible a las condiciones políticas y económicas de los mercados a escala mundial. El empeoramiento de economías nacionales o de la economía mundial puede afectar considerablemente a la posición financiera del Grupo, a la vez que las oscilaciones de los tipos de cambio y de los tipos de interés generan volatilidad.</p>	<p>El Consejo de Administración y el Comité de Dirección de IAG analizan las perspectivas financieras y los resultados comerciales del Grupo mediante un proceso de planificación financiera y la revisión de las expectativas de manera regular. Las conclusiones se utilizan para impulsar los resultados financieros del Grupo a través de la gestión de la capacidad y su utilización en los distintos mercados geográficos, junto con el control de costes, entre lo que se incluye la gestión de inversiones de inmovilizado y la reducción del apalancamiento operativo y financiero.</p> <p>Las perspectivas económicas externas, los precios del combustible y los tipos de cambio se analizan detenidamente a la hora de elaborar estrategias y planes. Estos se revisan regularmente en el Consejo de Administración y en el Comité de Dirección de IAG durante el seguimiento de los resultados financieros y comerciales.</p> <p>Se realiza un seguimiento de las tendencias macroeconómicas más amplias, tales como las tensiones entre Estados Unidos y China, la devaluación de la moneda argentina y el cambiante panorama político.</p> <p>Tras la decisión del referéndum del Reino Unido de 2016, se espera que el Reino Unido abandone la UE el 29 de marzo de 2019. El Grupo ha continuado dialogando con las autoridades competentes para asegurarse de que entienden y tienen en cuenta la posición de IAG en cuanto a acuerdos de aviación tras el Brexit. Esto ha incluido diálogo frecuente con los gobiernos del Reino Unido, España e Irlanda, así como con la Comisión Europea y con Miembros del Parlamento Europeo. La finalización de un Acuerdo de Retirada entre los negociadores confirmó que no habría cambios en los acuerdos de aviación hasta la finalización del periodo de transición el 31 de diciembre de 2020, y que la futura relación entre las partes incluiría un acuerdo de transporte aéreo comprehensivo.</p> <p>Ya que el Acuerdo de Retirada está sujeto a ratificación por parte de los parlamentos del Reino Unido y de la UE, y tanto la Comisión Europea como el Gobierno del Reino Unido publicaron planes separados para permitir que los servicios aéreos continúen en caso de que el Acuerdo de Retirada (o una versión modificada de éste) no sea ratificado. Esto incluye mecanismos que permitan los vuelos entre el Reino Unido y la UE y el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad, y los regímenes de aprobaciones y seguridad de cada uno. En este marco, la UE se dispone a aprobar un Reglamento para garantizar las conexiones aéreas básicas entre la UE y el Reino Unido que podría traducirse en algunas restricciones a la flexibilidad de los códigos compartidos.</p> <p>Asimismo, en noviembre el Reino Unido firmó nuevos acuerdos de servicio aéreo con Estados Unidos y Canadá para reemplazar los acuerdos existentes para toda la UE una vez que el Reino Unido deje la UE, asegurándose acceso al mercado y acuerdos regulatorios para el futuro.</p> <p>IAG ha mantenido un diálogo detallado y constructivo con sus reguladores y gobiernos nacionales en relación con temas de propiedad y control. Este diálogo continuará, también con la Comisión Europea, e IAG confía en que sus compañías operativas cumplirán con los requisitos propiedad aplicables tras el Brexit. IAG es una compañía española, sus aerolíneas tienen Certificados de Operador Aéreo (AOC) y operaciones sustantivas en Irlanda, Francia, España y el Reino Unido e IAG ha mantenido otras estructuras y sistemas de protección en sus ordenanzas desde que fue creada en 2011.</p> <p>La evaluación de IAG sigue manteniendo que, incluso en el caso de una salida sin acuerdo, el Brexit no tendrá impacto significativo a largo plazo en su negocio.</p>

Comerciales y operativos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Incidentes de seguridad</p> 	<p>La seguridad de nuestros clientes y empleados es uno de los valores fundamentales del Grupo. La falta de prevención o la ausencia de una respuesta eficaz a un incidente de seguridad grave pueden afectar negativamente a las marcas del Grupo, a sus operaciones y a sus resultados financieros.</p>	<p>Las correspondientes comisiones de seguridad de cada una de las aerolíneas del Grupo comprueban que cuentan con los recursos y los procedimientos adecuados, incluido el cumplimiento de los requisitos del certificado de operador aéreo. Los centros de gestión de incidentes responden de forma estructurada en caso de producirse un incidente de seguridad.</p>

Financieros

<p>Financiación de la deuda</p> 	<p>El Grupo soporta una carga de deuda sustancial que hay que amortizar o refinarciar. La capacidad del Grupo para financiar las operaciones corrientes, los encargos de aeronaves y los planes de crecimiento futuro de la flota es vulnerable a varios factores, entre los que se incluyen la situación de los mercados financieros y la disposición de las entidades a financiar aeronaves.</p>	<p>El Comité de Dirección de IAG revisa periódicamente la posición financiera y la estrategia de financiación del Grupo.</p> <p>El Grupo sigue teniendo facilidad de acceso a una amplia gama de soluciones de financiación. El Grupo mantiene importantes sumas en caja y líneas de financiación para atenuar el riesgo de interrupciones a corto plazo del mercado de financiación de aeronaves.</p>
---	--	--

<p>Riesgo financiero</p> 	<p>La volatilidad del precio del petróleo y sus derivados puede tener un impacto sustancial en nuestros resultados operativos.</p>	<p>El riesgo relativo a los precios del combustible se cubre parcialmente con el uso de productos financieros derivados en los mercados de futuros. El objetivo del programa de cobertura es incrementar la previsibilidad de los flujos de caja y la rentabilidad. El Comité de Dirección de IAG revisa con regularidad sus posiciones de combustible y divisas.</p> <p>El método de gestión del riesgo del precio del combustible se recoge en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>
	<p>El Grupo está expuesto al riesgo de tipo de cambio, tanto en los ingresos como en las compras y préstamos formalizados en moneda extranjera.</p>	<p>El Grupo trata de reducir su exposición derivada de realizar operaciones en distintas divisas aplicando una política de conciliación y gestionando activamente el superávit o el déficit resultante mediante operaciones de cobertura de tesorería.</p> <p>El método de gestión del riesgo financiero se recoge en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>
	<p>El Grupo está expuesto a la devaluación de los niveles de caja mantenidos en monedas distintas de las divisas locales de las aerolíneas: el euro y la libra esterlina.</p>	<p>Cuando existen retrasos en la repatriación de efectivo, sumado al riesgo de devaluación de moneda extranjera, los riesgos se mitigan revisando la política comercial de la ruta.</p>
	<p>El riesgo de tipos de interés surge con la deuda y los arrendamientos a tipo variable.</p>	<p>El impacto de las subidas de los tipos de interés se atenúa mediante la estructuración de nueva deuda seleccionada y contratos de arrendamiento a tipo fijo durante su vigencia. El enfoque de gestión del riesgo de tipos de interés y las proporciones de deuda a tipo fijo y variable se indican en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>
	<p>El Grupo está expuesto al incumplimiento de contratos financieros por sus contrapartes, en actividades como los depósitos monetarios y la cobertura de los riesgos relativos a las oscilaciones de los precios del combustible y los tipos de cambio. La quiebra de las contrapartes financieras puede dar lugar a pérdidas financieras.</p>	<p>El método de gestión del riesgo financiero, de gestión del riesgo de tipos de interés, de gestión de las proporciones de deuda a tipo fijo y variable, y de gestión del riesgo de crédito de las contrapartes financieras y la exposición del Grupo por ámbitos geográficos se recogen en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>

<p>Riesgo fiscal</p> 	<p>El Grupo está expuesto a riesgos fiscales sistémicos como consecuencia de cambios en la legislación fiscal o cuando las autoridades fiscales cuestionan la interpretación de dicha legislación. Existe un riesgo reputacional si los medios de comunicación u otros órganos representativos cuestionan los asuntos fiscales del Grupo.</p>	<p>El Grupo cumple con la política fiscal aprobada por el Consejo de IAG y está comprometido con el cumplimiento de toda la normativa fiscal, con actuar con integridad en todo lo relacionado con los impuestos y con colaborar abiertamente con las autoridades fiscales. El riesgo fiscal lo gestionan las compañías operadoras bajo la supervisión del departamento fiscal de IAG. El Consejo supervisa el riesgo fiscal a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.</p>
--	---	---

Regulatorios y de cumplimiento legal

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Estructura de gobierno del Grupo</p> 	<p>La estructura de gobierno del Grupo implementada en el momento de la fusión contiene una serie de características complejas, entre las que se encuentran las estructuras de nacionalidad destinadas a proteger las rutas de British Airways e Iberia y sus licencias para operar.</p> <p>IAG podría afrontar dificultades en relación con su estructura de propiedad y control.</p>	<p>La estructura de gobierno se está extendiendo a otras aerolíneas del Grupo, incluida Aer Lingus (véase página 34 para más detalles).</p> <p>IAG seguirá dialogando con las autoridades competentes en relación con la estructura del Grupo cuando proceda.</p>
<p>Incumplimiento de las regulaciones clave, incluidas las de la competencia, el soborno y la corrupción</p> 	<p>El Grupo está expuesto al riesgo de que ciertos empleados o grupos de empleados muestren conductas no éticas que causen un perjuicio reputacional o acarreen multas o pérdidas para el Grupo.</p>	<p>El Grupo tiene establecidos unos marcos claros, que incluyen políticas a escala del Grupo diseñadas para garantizar el cumplimiento.</p> <p>Existen programas de formación obligatoria establecidos para formar a los empleados en estos asuntos.</p> <p>Nuestras empresas cuentan con el apoyo y asesoramiento de profesionales de cumplimiento normativo especializados en la legislación sobre competencia y prevención de sobornos.</p>

Declaración de viabilidad

Los consejeros han evaluado la viabilidad del Grupo durante un periodo de cinco años hasta diciembre de 2023.

Los consejeros han determinado que un periodo de cinco años es un tiempo adecuado para la evaluación, ya que es acorde con el periodo de planificación estratégico del Plan de Negocio del Grupo.

Los consejeros han valorado el impacto de escenarios graves, pero plausibles, en el

Plan de Negocio del Grupo y han evaluado la posible eficacia de las medidas de mitigación que podrían estar disponibles y serían razonablemente efectivas, según la Dirección, durante este periodo. En cada escenario, se han tenido en cuenta los efectos sobre la liquidez, la solvencia y la capacidad para captar financiación hasta diciembre de 2023.

Los escenarios modelados han considerado el impacto potencial de una recesión económica mundial, de una crisis

en los precios del combustible y de los riesgos que resultarían en interrupciones operativas. Estos escenarios han contemplado los principales riesgos que podrían tener el mayor impacto potencial en la viabilidad en dicho periodo.

A partir de dicha evaluación, los consejeros albergan expectativas razonables de que el Grupo podrá seguir adelante con sus operaciones y satisfacer sus obligaciones, según venzan, hasta diciembre de 2023.

Ofreciendo retornos sostenibles



Enrique Dupuy de Lôme Chávarri
Director financiero

“Los resultados financieros del Grupo reflejan nuestra capacidad para ofrecer retornos sostenibles en un entorno complejo”.

Los resultados financieros de IAG en 2018 han sido sólidos en un entorno económico que fue complejo pero que generó oportunidades de crecimiento interesantes en nuestros mercados estratégicos.

Nuestros costes de combustible aumentaron, aunque de forma más suave que los precios de mercado debido a nuestras posiciones de cobertura, y la demanda siguió mejorando durante el año, mostrando una sincronización poco frecuente con las grandes economías mundiales. Esta tendencia subyacente ha coexistido con un aumento de la incertidumbre en torno al final del ciclo y las inquietudes geopolíticas.

Hemos conseguido un beneficio de las operaciones de 3.230 millones de euros antes de partidas excepcionales, lo que supone una mejora interanual de 280 millones de euros, y hemos alcanzado o superado nuestros principales objetivos financieros gracias a un margen ajustado del 14,4%, una rentabilidad sobre el capital invertido del 16,6% y un crecimiento del beneficio por acción ajustado del 15,1%. Nuestro beneficio neto antes de partidas excepcionales alcanzó una cifra récord de 2.481 millones de euros. Este sólido conjunto de logros ha sido posible gracias a la evolución positiva de nuestros indicadores clave básicos de ingresos y gastos. Hemos mejorado tanto nuestros ingresos unitarios como nuestros costes unitarios excluyendo el combustible a tipos de cambio constante, lo que compensó ampliamente el incremento de los costes de combustible a pesar de crecer un 6,1% en términos de AKO.

La planificación de costes del Grupo está plenamente integrada en nuestras organizaciones, con el objetivo de conseguir mejoras permanentes de la eficiencia en áreas como la cadena de suministro, la productividad de la plantilla y los costes de propiedad. Al mismo tiempo, 2018 ha sido un año en el que se ha puesto un gran énfasis en enriquecer las experiencias de nuestros clientes mediante la mejora de las salas VIP, el catering, la conectividad y los asientos de largo radio. Continuamos centrándonos en iniciativas a medio plazo, como las soluciones de TI, las Infraestructuras de última generación y los proyectos de gestión de datos.

Como muchas otras aerolíneas en Europa, hemos sufrido un aumento en el número de incidencias relacionadas con las huelgas y la falta de recursos apropiados de los controladores aéreos. Esto tuvo un efecto desfavorable en nuestra base de costes, pero también un impacto negativo en la experiencia de los pasajeros y el *Net Promoter Score* en algunas de nuestras aerolíneas.

Desde el punto de vista de la inversión en inmovilizado, 2018 fue un año importante para el Grupo, debido, en gran parte, al calendario de entregas de aeronaves de última generación, tanto con fines de renovación como de crecimiento, lo que se tradujo en un CAPEX neto de 2.228 millones de euros. Por consiguiente, nuestro flujo libre de caja para el accionista del año se redujo hasta 1.801 millones, cifra que se sitúa en la parte baja de nuestro

rango a medio plazo pero que está en sintonía con nuestros planes para el ejercicio.

Durante el último trimestre del año, S&P y Moody's otorgaron a IAG una calificación crediticia a largo plazo de *investment grade*, con perspectiva estable. Esto pone de manifiesto la fortaleza financiera y la rentabilidad del Grupo, su posicionamiento de mercado competitivo y su resistencia; con un ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR que se mantuvo sólido en 1,6 veces.

A raíz de estos logros financieros, el Consejo propuso un dividendo complementario de 16,5 céntimos de euro el 27 de febrero de 2019 y anunció su intención de proponer un dividendo especial de aproximadamente 700 millones de euros en 2019, sujeto en ambos casos a la aprobación de los accionistas en la Junta General Ordinaria de junio. Teniendo en cuenta el dividendo a cuenta abonado en diciembre de 2018, los dividendos a nuestros accionistas ascienden a 1.315 millones de euros.

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri
Director financiero

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

La industria del transporte aéreo vivió otro buen año. El crecimiento económico está manteniendo el tráfico por encima del aumento de la capacidad de la industria del 6,1%, con un leve aumento de 0,3 puntos en el coeficiente de ocupación de pasajeros.

En 2018, el crecimiento de la capacidad de las aerolíneas en Europa fue de los mayores entre las regiones. El crecimiento fue del 5,8%, con la recuperación tras los ataques terroristas en 2016. El entorno fue competitivo y los coeficientes de ocupación de pasajeros aumentaron, teniendo ambas cosas un impacto en los *yield*s. Europa tuvo el mayor coeficiente de ocupación del año.

La capacidad de las aerolíneas en Norteamérica aumentó un 4,7% durante el ejercicio, y la región retuvo una posición de resultados financieros sólidos.

El aumento de la capacidad de las aerolíneas en Latinoamérica fue mayor que la media del mercado total y, con un crecimiento del 6,6%, estuvo por encima del crecimiento del año anterior del 5,5%. El entorno de mercado empezó a ver cambios en 2017 y denotó mejoras en 2018, sin embargo, se mantuvo difícil. Los coeficientes de ocupación de pasajeros de esta región fueron menores y la rentabilidad general disminuyó.

África fue la región más débil para la industria de las aerolíneas, con un crecimiento de tan sólo un 1,0%. Pese al moderado aumento de la capacidad, la mejora de los coeficientes de ocupación fue relativamente leve y el coeficiente de ocupación de pasajeros fue el más bajo entre las diferentes regiones.

El crecimiento de la industria de las aerolíneas en Oriente Medio fue moderado y estuvo por debajo de la media del mercado. Los coeficientes de ocupación de pasajeros se deterioraron, partiendo de una base relativamente baja, con una demanda que sufrió el impacto del clima político.

En Asia Pacífico, el crecimiento de la capacidad de las aerolíneas fue alto, un 7,9% mayor, y tuvo unos resultados diversos a lo largo de la región.

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018	Capacidad (AKO)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Europa	5,8%	84,5	0,6 pts
Norteamérica	4,7%	83,8	0,2 pts
Latinoamérica	6,6%	81,6	(0,3) pts
África	1,0%	71,4	1,0 pts
Oriente Medio	4,9%	74,8	(0,6) pts
Asia-Pacífico	7,9%	81,5	0,5 pts
Total mercado	6,1%	81,9	0,3 pts

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

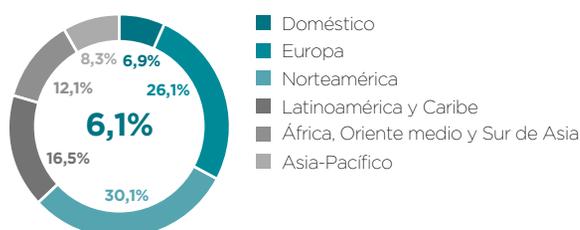
Capacidad de IAG

IAG incrementó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), un 6,1% en 2018, cifra que incluye LEVEL en el ejercicio completo. La capacidad se incrementó en todas las aerolíneas y en todas las regiones, excepto Asia-Pacífico.

Este aumento se debe en parte a las nuevas rutas de largo radio de British Airways, Iberia y Aer Lingus, así como al impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2017. En el corto radio, LEVEL lanzó nuevas rutas en Viena e Iberia y Vueling aumentaron las frecuencias en las rutas domésticas y europeas.

El coeficiente de ocupación de IAG alcanzó su cuota más alta desde la creación de IAG alcanzando el 83,3%, 0,7 puntos más que el año anterior y 1,4 puntos por encima de la media de IATA.

Red de IAG por región (medida en AKO)



Segmentos de mercado

Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018	AKO incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Doméstico	9,1%	85,0	1,8 pts
Europa	6,2%	83,2	1,2 pts
Norteamérica	8,0%	82,3	0,0 pts
Latinoamérica y Caribe	8,7%	84,7	0,7 pts
África, Oriente medio y Sur de Asia	0,8%	82,4	1,6 pts
Asia-Pacífico	0,0%	84,7	0,1 pts
Total red	6,1%	83,3	0,7 pts

Eurozona

La inflación de la zona euro se situó en el 2,0%, se puso fin a buena parte de los programas de expansión cuantitativa y el desempleo se redujo durante el año. Sin embargo, la confianza del consumidor terminó el año peor de lo que empezó, lastrada por las protestas en Francia, la reducción de la tasa de crecimiento de la producción industrial en Alemania y el deterioro de la economía italiana. Pese a que el PIB de la zona euro creció un 2,0%, la tasa de incremento de la capacidad de pasajeros de la industria aérea fue del 5,8%.

El mercado europeo, junto con el mercado doméstico, alberga los *hubs* de nuestras aerolíneas y representa nuestro mayor mercado. Crecimos ligeramente por encima de la media de la industria aérea aumentando a lo largo y ancho de nuestra red, conectando más ciudades y añadiendo más frecuencias.

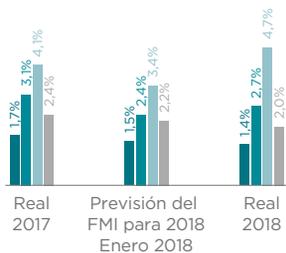
En los mercados **domésticos** de IAG, la capacidad aumentó un 9,1%, con incrementos en Vueling e Iberia. En el marco de su estrategia NEXT, Vueling aumentó las frecuencias de las rutas actuales y lanzó tres nuevas rutas. La capacidad en el mercado doméstico de Iberia creció, con crecimiento en las Baleares y Canarias. La evolución del coeficiente de ocupación fue buena, casi dos puntos más que el año anterior.

En el mercado doméstico, los ingresos unitarios de pasaje del Grupo crecieron en todas las aerolíneas. Los resultados domésticos del Grupo mejoraron a lo largo del año y se beneficiaron del programa de subsidios del estado español para residentes de Baleares y Canarias.

La capacidad del Grupo en **Europa** registró un incremento interanual. LEVEL Viena inició sus servicios de corto radio en julio de 2018 con 14 nuevos destinos desde la capital austríaca, entre ellos Londres, Barcelona y París. La capacidad de Iberia creció a través del aumento de las frecuencias en varias rutas desde Madrid como Milán, Berlín, París y Praga. En Vueling, el incremento provino principalmente del aumento de frecuencias en rutas desde Francia e Italia a España. El coeficiente de ocupación también aumentó 1,2 puntos.

En 2018, los mercados europeos del Grupo siguieron registrando buenos resultados, con incrementos en British Airways, Vueling y Aer Lingus. Los ingresos unitarios de pasaje de Iberia descendieron en Europa tras un año de mejoras trimestre a trimestre y un incremento moderado de la capacidad.

Crecimiento del PIB



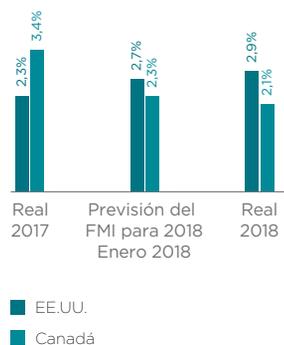
Norteamérica

En 2018, el PIB de EE.UU. creció un 2,9%, superando así el dato del año anterior y las previsiones. El crecimiento se aceleró durante el año gracias a las rebajas de impuestos y al descenso del desempleo, que dio impulso al consumo. La capacidad de transporte de pasajeros de la industria de las aerolíneas creció un 4,7%, mientras que IAG creció un 8,0% cubriendo un nuevo segmento de mercado (largo radio de bajo coste), incorporando nuevos destinos desde Irlanda, España y el Reino Unido, e incrementando las frecuencias.

El mercado **norteamericano** de IAG representa una parte importante de la capacidad del Grupo, con más del 30% de los AKO totales. La capacidad se aumentó en British Airways, Iberia y Aer Lingus. British Airways comenzó a operar dos nuevas rutas, Nashville desde Londres Heathrow y Toronto desde Gatwick, a lo que se sumó el crecimiento en varias rutas, como Nueva Orleans, Las Vegas, Boston y Los Ángeles. El aumento de la capacidad de Iberia se produjo principalmente por su nueva ruta a San Francisco y el impacto anual completo de las rutas que se ampliaron a servicios anuales, así como de las rutas lanzadas en 2017. La capacidad de Aer Lingus en Norteamérica creció por el lanzamiento de nuevas rutas a Filadelfia y Seattle y el impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2017. El crecimiento de LEVEL refleja el impacto anual completo de sus rutas de largo radio desde París. El coeficiente de ocupación de la región se mantuvo en el 82,3%. A pesar del aumento de la capacidad, los volúmenes de pasajeros crecieron en línea con la capacidad.

Los ingresos unitarios de pasaje en Norteamérica a tipos de cambio constantes apenas registraron variaciones con respecto al año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje de Aer Lingus descendieron ligeramente tras aumentar la capacidad un 17,2% y la expansión de LEVEL tuvo un efecto dilutivo en los ingresos unitarios de pasaje del Grupo. Los resultados de British Airways e Iberia mejoraron con respecto al año pasado gracias al aumento del *yield* en British Airways y al incremento del coeficiente de ocupación en Iberia.

Crecimiento del PIB



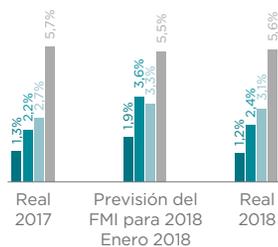
Latinoamérica y el Caribe

El crecimiento del PIB de Latinoamérica fue similar al del año anterior, pero se situó considerablemente por debajo de las previsiones. Argentina volvió a caer en la recesión, mientras que la contracción económica de Venezuela se agravó y la tasa de crecimiento de Brasil fue inferior a la prevista. La capacidad de transporte de pasajeros de la industria de las aerolíneas creció un 6,6%, mientras que en IAG aumentó un 8,7%, aunque desde una cuota de mercado más baja. Como en Norteamérica, el crecimiento de IAG respondió a la cobertura del mercado de largo radio de bajo coste, los nuevos destinos y las frecuencias adicionales.

La capacidad de IAG en **Latinoamérica y el Caribe** se incrementó gracias a las nuevas rutas de LEVEL a Guadalupe y Martinica y al impacto anual completo de las rutas lanzadas en junio de 2017 desde Barcelona. Iberia siguió aumentando frecuencias a Ciudad de México durante el año, con lo que continuó con su crecimiento desde 2017, y sumó frecuencias a Santiago de Chile, Guatemala y El Salvador. British Airways aumentó su capacidad a Santiago de Chile, Sao Paulo y Río de Janeiro. El coeficiente de ocupación en esta región mejoró y volvió a ser considerablemente más alto que la media del sector.

Los ingresos unitarios de pasaje en Latinoamérica y el Caribe a tipos de cambio constantes aumentaron alrededor de un 1,5%, después de que las mejoras del primer semestre del año se compensaran con las reducciones registradas en el segundo semestre. La evolución de Sudamérica fue volátil y, en este sentido, economías como Argentina y Brasil se vieron afectadas por la incertidumbre política, que provocó un deterioro durante el año. Perú, Ecuador y Colombia mostraron un buen comportamiento. Las rutas al Caribe y México también experimentaron fluctuaciones, pero en general su evolución fue buena.

Crecimiento del PIB



- Latinoamérica
- Oriente Medio, Norte de África, Afganistán y Pakistán
- África subsahariana
- Asia

África, Oriente Medio y sur de Asia

La región de **África, Oriente Medio y sur de Asia** vio ligeramente incrementada su capacidad en 2018 a raíz de las nuevas rutas de British Airways a Durban y las Seychelles y el aumento de la capacidad en los servicios a Johannesburgo y Marrakech. Iberia incrementó la capacidad en Marrakech, efecto compensado parcialmente por la cancelación de los servicios a Guinea Ecuatorial. El coeficiente de ocupación dio muestras de fortaleza y se situó 0,5 puntos por encima de la media del sector. El Grupo está creciendo a un ritmo más lento que la media del sector de las aerolíneas en estas áreas, debido en parte a las difíciles condiciones políticas y económicas.

En África, Oriente Medio y sur de Asia, los ingresos unitarios de pasaje fluctuaron en las diferentes rutas. Se registraron mejoras debido en parte al efecto positivo de que la capacidad apenas experimentó cambios con respecto al año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje de British Airways a tipos de cambio constantes aumentaron, y las rutas africanas de Iberia, como Dakar y Marruecos, tuvieron buenos resultados.

Asia-Pacífico

En **Asia-Pacífico**, la capacidad del Grupo se mantuvo sin cambios con respecto a 2017. El aumento de los servicios de Iberia se compensó con los descensos de la capacidad de British Airways. Los coeficientes de ocupación se mantuvieron prácticamente sin cambios y siguieron siendo los más altos de la red de IAG. El Grupo también está creciendo a un ritmo más lento en la región de Asia-Pacífico, debido en parte al complejo entorno competitivo y regulatorio.

La región de Asia-Pacífico se mantuvo prácticamente sin cambios con respecto al año pasado, sobre una capacidad que no sufrió variaciones, y la evolución de las rutas fue desigual. Aunque la demanda ha dado muestras de una relativa estabilidad, la capacidad de la industria ha aumentado sustancialmente.

Ingresos

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Ingresos de pasaje	21.549	8,6%	2,4%
Ingresos de carga	1.173	7,2%	
Otros ingresos	1.684	18,3%	
Total ingresos	24.406	9,2%	

Ingresos de pasaje

Según los datos presentados, los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 6,2% con respecto al año anterior, con un efecto cambiario adverso cifrado de 2,4 puntos, mientras que la capacidad se incrementó un 6,1%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) aumentaron un 2,4% gracias a un ascenso del *yield* (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), que subió un 1,5%, y a un incremento de 0,7 puntos en el coeficiente de ocupación. Individualmente, los ingresos unitarios de pasaje a tipos de cambio constantes crecieron frente al año pasado en todas las aerolíneas del Grupo. En base trimestral, los ingresos unitarios de pasaje del Grupo a tipos de cambio constantes también fueron positivos en todos los periodos, aunque el ritmo se fue reduciendo a medida que avanzaba el año.

El Grupo transportó casi 113 millones de pasajeros, un 7,7% más que en 2017, y el coeficiente de ocupación de pasajeros mejoró 0,7 puntos en el conjunto del Grupo y en cuatro de las cinco aerolíneas. Desde abril de 2017, el indicador *Net Promoter Score* está registrándose consistentemente en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. El *Net Promoter Score* del Grupo en 2018 fue del 16,3%, lo que supone 0,5 puntos menos que el año pasado (de abril a diciembre). Las mejoras en los productos y los servicios fueron bien recibidas por los clientes, aunque se vieron contrarrestadas ampliamente por el difícil entorno que experimentó el control del tráfico aéreo. Las incidencias en el control del tráfico aéreo afectaron a Vueling, lo que provocó que tanto Vueling como el Grupo no alcanzaran su objetivo de NPS de 20 en 2018. La puntuación de Iberia en 2018 se mantuvo relativamente igual frente a su objetivo, mientras que British Airways y Aer Lingus superaron sus objetivos para 2018.

Ingresos de carga

El mercado vivió un fantástico arranque en 2018, pero después el crecimiento se frenó conforme avanzaba el año. Los ingresos de carga del periodo aumentaron un 3,6%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 7,2%. El volumen de carga medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) descendió un 0,9%, con un incremento de la capacidad del 3,8%. El *yield* mejoró un 8,1% a tipos de cambio constantes. Las prioridades estratégicas siguieron siendo los productos premium, las inversiones de crecimiento y la modernización continua del negocio. A este respecto, cabe citar la inversión en un nuevo *Centre de Constant Climate* en Madrid, un nuevo *Critical Service Centre* en Londres con un equipo de atención al cliente especializado y la mejora de la experiencia del cliente en IAGCargo.com.

Otros ingresos

La partida de otros ingresos creció un 15,1%, cifra que se sitúa en el 18,3% a tipos de cambio constantes, con incrementos en:

- La facturación del negocio de mantenimiento para terceros de Iberia (MRO) y la actividad de handling,
- Las reservas de BA Holidays,
- Los ingresos de Avios procedentes del aumento de los puntos emitidos y los productos canjeados, y
- Los ingresos por alquileres, principalmente en el aeropuerto John F. Kennedy.

Los ingresos totales del Grupo aumentaron un 6,7%, registrándose incrementos en pasaje, carga y otros ingresos. A tipos de cambio constantes, los ingresos totales aumentaron un 9,2%, por encima del crecimiento de los AKO del Grupo.

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

Durante el ejercicio, los gastos de personal aumentaron un 1,5% antes de partidas excepcionales. A tipos de cambio constantes, los gastos unitarios de personal mejoraron un 3,3% y los aumentos salariales estuvieron vinculados principalmente al IPC, efecto compensado con las iniciativas de eficiencia y reestructuración en todo el Grupo.

El 31 de marzo de 2018, British Airways cerró el *New Airways Pension Scheme* (NAPS) a futuros devengos de prestaciones y el *British Airways Retirement Plan* (BARP) a futuras aportaciones. Estos planes han sido reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado *British Airways Pension Plan* (BAPP). Estos cambios se tradujeron en una reducción del pasivo por prestaciones definidas del NAPS según la NIC 19 de 872 millones de euros, unos costes en efectivo por acuerdos de transición de 192 millones de euros (reconocidos como partida excepcional) y una reducción del coste por servicios prestados corrientes.

En total, el número medio de empleados aumentó un 2,1% en el conjunto del Grupo, lo que situó la plantilla media en 64.734, mientras que la productividad mejoró un 3,9%, con mejoras en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus.

Gastos de personal

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de personal	4.812	2,6%	(3,3)%

Productividad

	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	
Productividad	5.018	3,9%	
Plantilla media equivalente	64.734	2,1%	

Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron un 14,6% en 2018, debido principalmente al aumento del precio medio de los combustibles después de coberturas, circunstancia compensada parcialmente por la debilidad del dólar estadounidense y la eficiencia en la gestión. El precio medio del combustible pasó de aproximadamente 520 dólares estadounidenses por tonelada métrica en 2017 hasta aproximadamente 685 dólares en estadounidenses 2018, un 32% más. El Grupo consiguió reducir el consumo de combustible gracias a las nuevas aeronaves y la mejora de los procedimientos operativos aplicada en las aerolíneas. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible aumentaron un 12,5%.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.283	19,3%	12,5%

Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 5,0% durante el año, con 1,5 puntos de efecto positivo de los tipos de cambio. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores aumentaron un 0,4%. Las actividades no relacionadas con AKO del Grupo, como MRO, BA Holidays y Avios, crecieron en 2018, lo que aumentó los gastos asociados a proveedores, en especial los de Handling, catering y otros gastos de explotación, y los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, con el correspondiente aumento en la partida de Otros ingresos.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos asociados a proveedores:			0,4%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.888	10,1%	
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.184	3,0%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.828	7,1%	
Propiedad, TI, y otros gastos	918	1,9%	
Gastos comerciales	1.046	8,2%	
Diferencias de tipo de cambio	73	0,0%	

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios asociados a proveedores de British Airways crecieron levemente. Las inversiones en el cliente, los costes incrementales de BA Holidays, el aumento de los costes comerciales en relación con el nuevo modelo de distribución y la inflación se compensaron principalmente con el descenso de los costes de ingeniería. Los costes unitarios asociados a proveedores de Iberia descendieron gracias al crecimiento eficiente y las iniciativas de gestión, que contrarrestaron el aumento de los costes de mantenimiento relacionados con el negocio de mantenimiento a terceros y las inversiones en el cliente. Los costes unitarios asociados a proveedores de Vueling se vieron afectados negativamente por los significativos costes derivados de las incidencias en el control del tráfico aéreo. Los costes unitarios asociados a proveedores de Aer Lingus evolucionaron de forma favorable, gracias a las iniciativas de ahorro de costes y al crecimiento eficiente.

Gastos asociados a proveedores



Por categoría de gasto:

Los **gastos de handling, catering y otros gastos de explotación** crecieron un 8,0%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 10,1%. La comparación interanual se ve afectada por un cargo de 65 millones de euros en la base relacionado con la interrupción en el servicio sufrida por British Airways en 2017. Sin ese efecto, los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 12,8% a tipos de cambio constantes. La mitad de esta subida puede atribuirse a los volúmenes, por el incremento del 7,7% en los pasajeros transportados, y al aumento de la actividad de BA Holidays. El Grupo sigue centrado en mejorar la propuesta al cliente invirtiendo en salas VIP, catering y prestación de servicios. Los incrementos por la inflación en nuestros contratos de proveedores se compensaron con ahorros, si bien los costes relacionados con interrupciones del servicio aumentaron considerablemente. A lo largo de 2018, las huelgas y los marcos regulatorios en el ámbito del control del tráfico aéreo han afectado a los resultados de nuestras operaciones, principalmente a las de Vueling.

Las **tasas de aterrizaje y navegación** aumentaron un 1,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, el crecimiento fue del 3,0%. Este aumento de los costes se debe fundamentalmente a la mayor actividad, ya que las horas voladas y los segmentos volados crecieron un 5,1% y un 5,2%, respectivamente. En general, los incrementos de los precios tuvieron un efecto neto neutral en 2018.

Los **gastos de mantenimiento y otros costes de flota** aumentaron un 3,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 7,1%. Este incremento se debe al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros de Iberia (aprox. 4,8 puntos) y de las horas de vuelo. Esta evolución se compensó parcialmente con las soluciones contractuales que se activaron a raíz de un problema con los motores Trent 1000 de Rolls-Royce. British Airways recibió compensación por los costes adicionales asumidos por la reducción de las horas de vuelo.

Los **gastos de propiedad, TI y otros gastos** crecieron un 0,3%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 1,9%. Este incremento se debe al aumento de los gastos de TI y servicios profesionales y al efecto de la inflación sobre los alquileres y las tasas.

Los **gastos comerciales** se incrementaron un 6,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 8,2%. Los gastos comerciales subieron a causa de los mayores volúmenes, la combinación de puntos de venta y los cambios en el modelo de distribución del Grupo. El Grupo lanzó un nuevo modelo de distribución en noviembre de 2017 que aumentó nuestros gastos comerciales, con el consiguiente aumento de las tarifas y un acceso más directo a nuestros clientes.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 3,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 5,7%. Este incremento responde a los mayores cargos de depreciación de la flota de Boeing 747 debido al descenso de los valores residuales previstos y a los nuevos aviones en propiedad (4 Boeing 787, 2 Airbus A350, 3 Airbus A330 y 11 aviones de la familia Airbus A320). El Grupo ha retirado los Boeing 767 totalmente amortizados. Los costes de arrendamientos operativos crecieron debido sobre todo a los mayores costes de arrendamientos de aeronaves con tripulación asumidos para operar los *slots* adquiridos a Monarch en el aeropuerto de Londres Gatwick y al aumento de los aviones arrendados, principalmente Airbus A320, A321 y A330, incluyendo los aviones de LEVEL.

Costes de propiedad

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Costes de propiedad	2.144	5,7%	(0,3)%

Número de flota

Número de flota	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	
Corto radio	380	6,4%	
Largo radio	193	2,1%	
	573	4,9%	

Costes unitarios excluido el combustible

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios totales excluido el combustible bajaron un 0,8%. Ajustado por la partida de "Otros ingresos" (MRO, BA Holidays, canje de productos en Avios) de la cuenta de resultados y por los tipos de cambio, la reducción fue del 2,5%. Los costes unitarios ajustados excluido el combustible ajustados mejoraron en British Airways, Iberia y Aer Lingus gracias al crecimiento eficiente y las iniciativas de gestión. En Vueling, los costes unitarios excluido el combustible ajustados experimentaron una subida debido al difícil entorno en el control del tráfico aéreo, que aumentó considerablemente los costes por interrupciones del servicio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Los movimientos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, principalmente los de British Airways y Avios. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente por la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo 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 se realizan en dólares estadounidenses y generalmente generan un déficit, que se gestiona y se cubre parcialmente. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo habría sido 129 millones de euros más alto.

El Grupo cubre su exposición económica derivada de la realización de transacciones en moneda extranjera. El Grupo no cubre el efecto de la conversión que se realiza para presentar la información en euros.

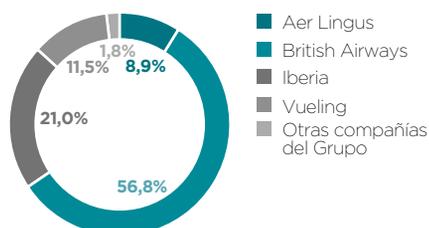
Millones de euros	2018		Efecto total de los tipos de cambio
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(183)	(389)	(572)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	163	280	443
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	(20)	(109)	(129)

Beneficio de las operaciones

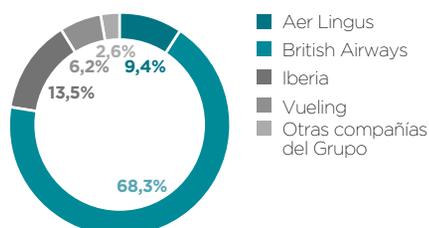
En resumen, el beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 3.230 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 280 millones de euros frente al ejercicio anterior. El margen operativo ajustado del Grupo también mejoró 0,2 puntos hasta el 14,4%. Estos resultados responden a la positiva evolución de los ingresos por la recuperación del entorno macroeconómico, con mejoras en nuestros grandes mercados estratégicos. La Dirección siguió centrada en la propuesta de valor al cliente, la solidez operativa y la consecución de ahorros de costes. Lo anterior se compensó parcialmente con el aumento de los costes derivados de las interrupciones del servicio, mientras que la tendencia de nuestros costes unitarios excluido el combustible continua mejorando gracias a acuerdos estructurales de pensiones y productividad. Estos resultados reflejan la voluntad del Grupo de conseguir una base de costes competitiva, con mejoras de la productividad e iniciativas de gestión, en paralelo a un mayor énfasis en la satisfacción del cliente, el valor de las marcas y la solidez de nuestro modelo operativo.

Resultados financieros por marca

Capacidad



Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales



El beneficio de las operaciones de **Aer Lingus** fue de 305 millones de euros, un resultado récord que representa una mejora de 37 millones con respecto al año anterior. La capacidad se incrementó un 10,0%, gracias al aumento de los vuelos a nuevas rutas, como Filadelfia y Seattle.

A pesar de la notable expansión de la capacidad, el margen operativo ajustado de Aer Lingus subió 0,6 puntos hasta el 16,8%. Los ingresos unitarios de pasaje se redujeron a tasas efectivas debido al descenso del *yield*, mientras que los costes unitarios excluido el combustible mejoraron.

Aer Lingus consiguió importantes ahorros de costes mediante un crecimiento eficiente con mayor productividad y las iniciativas en materia de costes. A este respecto, cabe mencionar áreas como compras y handling.

Resultados financieros por marca

	British Airways Millones de libras esterlinas		Aer Lingus Millones de euros	
	2018	Incr./ (dism.)	2018	Incr./ (dism.)
AKO	184.547	2,5%	29.030	10,0%
Coeficiente de ocupación (%)	82,5	0,7 pts	81,0	(0,1) pts
Ingresos de pasaje	11.620	5,2%	1.952	8,6%
Ingresos de carga	769	4,3%	54	14,9%
Otros ingresos	631	18,4%	14	7,7%
Total ingresos	13.020	5,7%	2.020	8,8%
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.927	14,7%	382	20,9%
Gastos de personal	2.535	(1,5%)	373	8,1%
Gastos asociados a proveedores	4.586	2,8%	774	2,7%
EBITDAR	2.972	9,0%	491	11,1%
Costes de propiedad	1.020	4,2%	186	6,9%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.952	11,6%	305	13,8%
<i>Margen operativo ajustado</i>	15,6%	0,8 pts	16,8%	0,6 pts
<i>Yield</i> de pasaje (peniques de £ o céntimos de €/PKT)	7,64	1,9%	8,30	(1,1%)
Ingresos unitarios de pasaje (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	6,30	2,7%	6,73	(1,2%)
Total ingresos unitarios (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	7,06	3,2%	6,96	(1,2%)
Costes unitarios de combustible (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	1,59	11,9%	1,31	9,8%
Costes unitarios excluido el combustible (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	4,41	(0,9)%	4,59	(4,8%)
Total costes unitarios (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	6,00	2,2%	5,91	(1,9%)

El beneficio de las operaciones de **British Airways** fue de 1.952 millones de libras esterlinas, excluyendo partidas excepcionales, lo que supone 203 millones de libras esterlinas más que en el ejercicio anterior, con un aumento de la capacidad del 2,5%.

Los ingresos unitarios de pasaje crecieron durante el año, gracias al incremento de los coeficientes de ocupación de pasajeros y el *yield*. El *yield* mejoró gracias al buen tono del mercado de negocios.

Los costes unitarios de British Airways excluido el combustible mejoraron durante el año y se consiguieron ahorros en varias áreas, como las oficinas centrales, el mantenimiento a través de la externalización y la optimización del uso de inmuebles.

En conjunto, el margen operativo ajustado de British Airways mejoró 0,8 puntos hasta el 15,6%.

Resultados financieros por marca

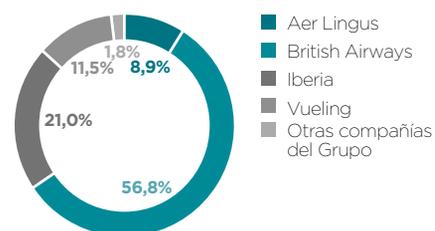
	Iberia Millones de euros		Vueling Millones de euros	
	2018	Incr./ (dism.)	2018	Incr./ (dism.)
AKO	68.179	7,1%	37.431	8,9%
Coefficiente de ocupación (%)	85,5	1,4 pts	85,4	0,7 pts
Ingresos de pasaje	3.765	5,9%	2.377	13,0%
Ingresos de carga	251	3,7%	-	-
Otros ingresos	1.166	9,6%	21	(8,7%)
Total ingresos	5.182	6,6%	2.398	12,7%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.023	10,5%	489	14,3%
Gastos de personal	1.091	3,6%	278	19,3%
Gastos asociados a proveedores	2.173	6,2%	1.160	15,0%
EBITDAR	895	7,3%	471	3,1%
Costes de propiedad	458	0,0%	271	0,7%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	437	16,2%	200	6,4%
<i>Margen operativo ajustado</i>	10,0%	0,4 pts	11,8%	(1,0) pts
<i>Yield de pasaje (céntimos de €/PKT)</i>	6,50	(2,8)%	7,43	2,9%
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de €/AKO)	5,55	(1,1)%	6,35	3,8%
Total ingresos unitarios (céntimos de €/AKO)	7,60	(0,3)%	6,41	3,6%
Coste unitario del combustible (céntimos de €/AKO)	1,50	3,2%	1,31	4,9%
Costes unitarios excluido el combustible (céntimos de €/AKO)	5,46	(2,2)%	4,57	4,0%
Total costes unitarios (céntimos de €/AKO)	6,96	(1,1)%	5,87	4,2%

El beneficio de las operaciones de **Vueling** fue de 200 millones de euros, lo que supone 12 millones de euros más a pesar de sufrir importantes incidencias operativas por las regulaciones y las huelgas del control del tráfico aéreo. El margen operativo ajustado descendió 1,0 punto con respecto al año anterior, hasta el 11,8%.

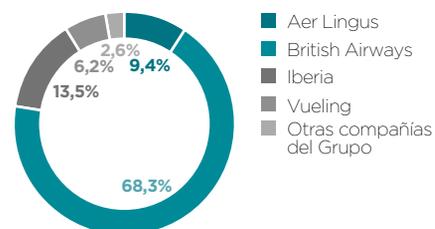
Vueling desarrolló su estrategia de red a lo largo de 2018 y ha reforzado su posición en mercados clave. La demanda en estos mercados siguió siendo fuerte; así, los ingresos unitarios de pasaje, los coeficientes de ocupación y los *yields* mejoraron con respecto al año anterior.

Los costes unitarios excluido el combustible de Vueling aumentaron considerablemente, debido principalmente a las incidencias en el control del tráfico aéreo. El programa NEXT de Vueling continuó centrándose en las mejoras operativas y las iniciativas de ahorro de costes para afrontar el difícil contexto en el control del tráfico aéreo, aunque los márgenes operativos sufrieron.

Capacidad



Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales



El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de **Iberia** ascendió a 437 millones de euros, lo que supone un incremento de 61 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo ajustado del 10,0%. La capacidad creció un 9,6% durante el año, con una reducción de los ingresos unitarios de pasaje a consecuencia del descenso del *yield*, compensado parcialmente por el incremento del coeficiente de ocupación.

En cuanto a los costes, los costes unitarios excluido el combustible descendieron. Los costes unitarios de personal y la productividad mejoraron gracias a las iniciativas de eficiencia emprendidas en el marco del Plan de Futuro II de Iberia.

En 2018, la partida de Otros ingresos en Iberia también aumentó un 9,6%, principalmente por su negocio MRO.

Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 4 de los estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

Durante el año, el Grupo reconoció un crédito operativo excepcional neto de 448 millones de euros, que recoge:

Una ganancia neta correspondiente a pensiones de 678 millones de euros tras los cambios en los planes de pensiones NAPS y BARP de British Airways indicados anteriormente, lo que redujo los pasivos de prestación definida, aunque se compensó con los costes en efectivo relacionados.

Unos costes de reestructuración de 136 millones de euros relacionados con el plan de transformación de British Airways, con el fin de desarrollar una estructura más eficiente y con menores costes, y.

Un cargo de 94 millones de euros en gastos de personal para equiparar los efectos de las Pensiones Mínimas Garantizadas en British Airways.

En 2017, el Grupo reconoció un cargo excepcional de 288 millones de euros durante el año relacionado con gastos de reestructuración en British Airways e Iberia.

Gastos no operativos e impuestos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 191 millones de euros, un aumento frente a los 181 millones de euros del ejercicio anterior. En 2018, el Grupo reconoció una ganancia de financiación neta correspondiente a pensiones en relación a los planes de prestación definida, frente al cargo de 2017. El cierre del NAPS de British Airways a devengos futuros se tradujo en un superávit contable y una ganancia de financiación neta. Esta mejora de 55 millones de euros se compensó por una variación de 57 millones de euros de los tipos de cambio netos en la conversión de activos y pasivos monetarios no corrientes.

Impuestos

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se lleva a cabo la gestión efectiva de las principales operaciones (Reino Unido, España o Irlanda, con tipos impositivos en 2018 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente). El tipo impositivo efectivo del Grupo para el ejercicio fue del 16,9% (2017: 19,0%) y el cargo fiscal después de partidas excepcionales fue de 590 millones de euros (2017: 472 millones de euros).

El Grupo sigue compensando las pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y otros activos fiscales con las ganancias fiscales del ejercicio en curso. En 2018, el Grupo abonó impuestos de sociedades por valor de 343 millones de euros (2017: 237 millones de euros).

Beneficio después de impuestos y beneficios por acción (BPA)

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales se situó en 2.481 millones de euros, lo que supone un aumento del 11,2%. Esta mejora se explica por la sólida evolución del beneficio de las operaciones gracias al aumento de los ingresos unitarios y la reducción de los costes unitarios excluido el combustible, que compensaron con creces el importante aumento de los costes unitarios de combustible. El beneficio diluido por acción antes de partidas excepcionales es uno de nuestros indicadores clave de rendimiento y aumentó un 15,1%, gracias también al efecto positivo del programa de recompra de acciones.

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales se situó en 2.897 millones de euros (2017: 2.009 millones de euros), un 44,2% más.

Dividendos

El Consejo de Administración va a proponer un dividendo complementario para los accionistas de 16,5 céntimos de euro por acción, lo que eleva el dividendo del ejercicio a 31 céntimos de euro por acción. A la vista de la sólida posición de tesorería del Grupo, el Consejo también va a proponer un dividendo especial de 35 céntimos de euro por acción, con lo que repartirá aproximadamente 700 millones de euros entre los accionistas. Si así se aprueba en la Junta General de Accionistas, el dividendo complementario y el dividendo especial se abonarán el 8 de julio de 2019 a los accionistas que figuren en el registro de la sociedad el 5 de julio de 2019.

Declaración sobre la política de dividendos

Para determinar el nivel de dividendos de cualquier año, el Consejo de Administración tiene en cuenta varios factores, como los siguientes:

- Los beneficios del Grupo;
- Las necesidades de efectivo continuas y las perspectivas del Grupo y sus compañías operativas;
- Los niveles de reservas distribuibles en cada compañía operativa y la eficiencia de las opciones de *upstreaming*;
- La cobertura de los dividendos; y
- Los planes de remuneración a los accionistas a medio y largo plazo.

La Empresa ha recibido pagos de cada una de las cuatro principales aerolíneas en 2018, aunque debido a las pérdidas acumuladas en algunas empresas, no todas se contabilizaron como distribuibles. Estos pagos pueden desencadenar aportaciones adicionales a los planes de pensiones si superan unos umbrales establecidos de antemano; véase la nota 30 de los estados financieros.

A pesar de estos factores, la situación de las reservas distribuibles de la Compañía fue sólida, con una disponibilidad de 5.700 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2017: 6.100 millones de euros).

Gestión de la liquidez y del riesgo de capital

Los objetivos de IAG en materia de gestión del capital son proteger la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital y proporcionar retornos sostenibles a los accionistas. En noviembre de 2018, S+P y Moody's otorgaron a IAG una calificación crediticia de *investment grade* a largo plazo con una previsión estable.

El Grupo hace un seguimiento de su capital utilizando el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR y la liquidez. En 2018, el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR del Grupo aumentó ligeramente hasta 1,6, frente a 1,5 en 2017, aunque sigue cómodamente dentro de un rango aceptable. El EBITDAR mejoró y la deuda neta ajustada aumentó. La deuda neta ajustada aumentó 596 millones de euros hasta 8.355 millones de euros, debido al descenso de la posición de tesorería a causa del reembolso de los valores perpetuos y al ligero incremento de los créditos a largo plazo a raíz del aumento de la deuda para flota. El EBITDAR aumentó 352 millones de euros frente al año pasado, en respuesta al crecimiento rentable del Grupo; así, el margen de EBITDAR mejoró 0,1 puntos y los AKO crecieron un 6,1%.

El flujo de caja libre para el accionista del Grupo fue de 1.801 millones de euros en 2018, lo que supone 819 millones de euros menos que el año pasado y una cifra inferior a nuestros promedios objetivo contenidos en la planificación a largo plazo, debido al efecto de las fechas en las que se realizó la inversión en inmovilizado (CAPEX). La generación de EBITDA fue elevada, con 4.484 millones de euros mientras que el CAPEX neto, fue elevado, en 2.228 millones de euros.

En 2018, el CAPEX neto del Grupo incluyó la entrega de 32 aeronaves nuevas: cinco Boeing 787, dos Airbus A350, cuatro Airbus A330 y 21 aviones de la familia Airbus A320. Estas inversiones en inmovilizado se contrarrestaron parcialmente con los fondos de 574 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de trece aeronaves nuevas (diez de la familia Airbus A320, un Boeing 787 y dos Airbus A330). En 2017, el Grupo recibió 10 aeronaves nuevas; y esto se contrarrestó parcialmente con los fondos de 287 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de siete aeronaves nuevas.

Durante el ejercicio, British Airways realizó una compra y posterior venta a través de una emisión de bonos EETC (*Enhanced Equipment Trust Certificates*) por valor de 609 millones de dólares estadounidenses para financiar la entrega de aviones. Los bonos se combinaron con arrendamientos operativos japoneses con opción de compra (*Japanese Operating Lease with Call Operations, JOLCO*) por 259 millones de dólares estadounidenses. El importe total recaudado fue de 868 millones de dólares estadounidenses. La transacción incluye la emisión de certificados de Clase AA y Clase A con 11 aviones como colateral.

Los movimientos del capital circulante y otras partidas distintas de efectivo generaron 270 millones de euros de flujos libres de caja (2017: 623 millones de euros), principalmente a causa del crecimiento del Grupo por el aumento de los ingresos anticipados y el efecto de las diferencias temporales de los prepagos.

Los pagos por pensiones y reestructuraciones recogen los pagos realizados a los planes APS y NAPS de British Airways y los pagos por reestructuraciones en el marco de los planes de transformación de British Airways e Iberia. En 2018, se realizó un pago extraordinario de 182 millones de euros a NAPS en relación con el cierre del plan a devengos futuros.

En 2018, el dividendo pagado en efectivo representa el dividendo complementario de 2017 y el dividendo a cuenta de 2018.

Flujos de caja

Millones de euros	2018	2017	Movimiento
EBITDAR antes de partidas excepcionales	5.374	5.022	352
Gastos de arrendamiento operativo de flota ('alquileres')	(890)	(888)	(2)
EBITDA antes de partidas excepcionales	4.484	4.134	350
Intereses netos	(112)	(93)	(19)
Impuestos	(343)	(237)	(106)
Adquisición de inmovilizado material e inmaterial	(2.802)	(1.490)	(1.312)
Venta de inmovilizado material e inmaterial	574	306	268
Flujo de caja libre para el accionista	1.801	2.620	(819)
Capital circulante y otros distintos de efectivo	270	623	(353)
Pensiones y reestructuraciones	(1.063)	(914)	(149)
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	1.078	178	900
Amortización de préstamos a largo plazo	(1.099)	(973)	(126)
Dividendo pagado	(577)	(512)	(65)
Recompra de acciones	(500)	(500)	-
Otra inversión	61	72	(11)
Otra financiación	(312)	(21)	(291)
Flujo de caja	(341)	573	(914)
Saldo inicial de efectivo y depósitos	6.676	6.428	248
Diferencias de cambio netas	(61)	(325)	264
Efectivo y depósitos	6.274	6.676	(402)
Millones de euros	2018	2017	Incr./ (dism.)
British Airways	2.780	3.182	(402)
Iberia	1.191	1.167	24
Aer Lingus	891	1.025	(134)
Vueling	564	681	(117)
IAG y otras compañías del Grupo	848	621	227
Efectivo y depósitos	6.274	6.676	(402)

Durante el año, IAG ejecutó un segundo plan de recompra de acciones en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas sin dejar de reinvertir en el negocio y gestionar el apalancamiento. El importe total del programa fue de 500 millones de euros (2017: 500 millones de euros) e IAG compró 65.956.660 acciones ordinarias (2017: 74.999.449), que posteriormente se cancelaron. El Grupo ha devuelto más de 1.000 millones de euros a los accionistas en 2018 y 2.700 millones de euros desde 2015.

Teniendo en cuenta estos factores, la salida de flujos de caja del Grupo en el ejercicio ascendió a 341 millones de euros, y la reducción de efectivo después de diferencias de cambio fue de 402 millones de euros. Cada compañía operativa mantiene unos niveles adecuados de liquidez, con saldos que superan el 20% de los ingresos y son suficientes para cumplir con las obligaciones que van venciendo.

Deuda neta, deuda neta ajustada y apalancamiento ajustado

Deuda neta

Millones de euros	2018	2017	Incr./ (dism.)
Deuda	(7.331)	(8.515)	(1.184)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	6.676	6.428	248
Deuda neta a 1 de enero	(655)	(2.087)	(1.432)
(Disminución)/aumento de efectivo después de diferencias de cambio	(402)	248	(650)
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	1.099	973	126
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(1.078)	(178)	(900)
Disminución/(incremento) de la deuda neta por financiación regular	21	795	(774)
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	(199)	389	(588)
Deuda neta a 31 de diciembre	(1.235)	(655)	(580)
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	(7.120)	(7.104)	16
Deuda neta ajustada a 31 de diciembre	(8.355)	(7.759)	596

La deuda neta del Grupo aumentó 580 millones de euros, debido a la reducción de la posición de efectivo, el efecto adverso de los tipos de cambio y el efecto neto neutral de las actividades de financiación regulares, realizándose reembolsos durante el año que compensaron los nuevos préstamos.

Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

El Grupo ha suscrito arrendamientos comerciales sobre ciertos inmuebles y equipos, pero fundamentalmente sobre aviones. En el caso de los aviones, los contratos cubren principalmente un periodo de 13 años con pagos totales de 8.664 millones de euros (2017: 7.642 millones de euros); consulte la nota 23 para más información sobre las fechas. El indicador de deuda neta ajustada del Grupo incluye una estimación de la deuda relacionada con arrendamientos operativos de aviones ("los costes de arrendamientos de flota capitalizados"), multiplicando por ocho el coste de los arrendamientos operativos de aviones del ejercicio actual.

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 10.831 millones de euros (2017: 12.137 millones de euros) en el Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2023 en relación con 92 aviones de la familia Airbus A320, 12 Boeing 787, 41 Airbus A350 y 4 Airbus A330.

En conjunto, el Grupo mantiene la flexibilidad en sus planes de flota mediante la capacidad de diferir, ejercer opciones y negociar diferentes plazos de renovación. IAG no posee otros acuerdos de financiación fuera de balance.

Entorno regulatorio

La naturaleza internacional y estratégica del sector de las aerolíneas, junto con sus exigentes requisitos de seguridad y protección, hacen que siempre vaya a estar sujeto a un amplio abanico de controles normativos. IAG hace un seguimiento de la evolución de la normativa a escala mundial, regional y nacional cuando afecta a su negocio y, en la medida de lo posible, contribuye a dicha evolución. La agenda normativa del Reino Unido y la UE ha estado dominada por el desarrollo del proceso de salida del Reino Unido de la UE. Otros grandes asuntos que han ocurrido en el Reino Unido han sido la aprobación parlamentaria de la Declaración de Política Nacional, que fija las pautas por las que se regirá la ampliación del aeropuerto de Heathrow, y la publicación de un Libro Verde que expone la propuesta de estrategia del gobierno para el sector de la aviación y que incluye planes para gestionar el crecimiento de forma sostenible y para redactar un estatuto del cliente para los pasajeros de las aerolíneas.

Brexit

Tras la decisión del referéndum del Reino Unido de 2016, se espera que el Reino Unido abandone la UE el 29 de marzo de 2019. El Grupo ha continuado dialogando con las autoridades competentes para asegurarse de que entienden y tienen en cuenta la posición de IAG en cuanto a acuerdos de aviación tras el Brexit. Esto ha incluido diálogo frecuente con los gobiernos del Reino Unido, España e Irlanda, así como con la Comisión Europea y con Miembros del Parlamento Europeo. La finalización de un Acuerdo de Retirada entre los negociadores confirmó que no habría cambios en los acuerdos de aviación hasta la finalización del periodo de transición el 31 de diciembre de 2020, y que la futura relación entre las partes incluiría un acuerdo de transporte aéreo comprensivo.

Ya que el Acuerdo de Retirada está sujeto a ratificación por parte de los parlamentos del Reino Unido y de la UE, y tanto la Comisión Europea como el Gobierno del Reino Unido publicaron planes separados para permitir que los servicios aéreos continúen en caso de que el Acuerdo de Retirada (o una versión modificada de éste) no sea ratificado. Esto incluye mecanismos que permitan los vuelos entre el Reino Unido y la UE y el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad, y los regímenes de aprobaciones y seguridad de cada uno. En este marco, la UE se dispone a aprobar un Reglamento para garantizar las conexiones aéreas básicas entre la UE y el Reino Unido que podría traducirse en algunas restricciones a la flexibilidad de los códigos compartidos.

Asimismo, en noviembre el Reino Unido firmó nuevos acuerdos de servicio aéreo con Estados Unidos y Canadá para reemplazar los acuerdos existentes para toda la UE una vez que el Reino Unido deje la UE, asegurándose acceso al mercado y acuerdos regulatorios para el futuro.

IAG ha mantenido un diálogo detallado y constructivo con sus reguladores y gobiernos nacionales en relación con temas de propiedad y control. Este diálogo continuará, también con la Comisión Europea, e IAG confía en que sus compañías operativas cumplirán con los requisitos propiedad aplicables tras el Brexit. IAG es una compañía española, sus aerolíneas tienen Certificados de Operador Aéreo (AOC) y operaciones sustantivas en Irlanda, Francia, España y el Reino Unido e IAG ha mantenido otras estructuras y sistemas de protección en sus ordenanzas desde que fue creada en 2011.

La evaluación de IAG sigue manteniendo que, incluso en el caso de una salida sin acuerdo, el Brexit no tendrá impacto significativo a largo plazo en su negocio.

Política de aviación del Reino Unido

El 26 de junio, el parlamento británico votó a favor de la Declaración de Política Nacional Aeroportuaria del gobierno, que recomienda la construcción de una nueva pista al noroeste del aeropuerto londinense de Heathrow. IAG apoya firmemente la ampliación de Heathrow y lo considera un acontecimiento muy positivo para su negocio y para el conjunto de la economía británica. Al igual que hizo en las fechas previas a la aprobación, IAG ha seguido cuestionando los excesivos costes de las propuestas presentadas por la gestora del aeropuerto, HAL, y ha seguido manteniendo contactos con la CAA con el fin de incidir en la necesidad de que actúe para que las tarifas aeroportuarias se mantengan bajas y permitan que el proyecto sea comercialmente viable.

El 17 de diciembre el Reino Unido publicó su Libro Verde sobre su estrategia futura para la aviación hasta 2050. En él se definen una serie de posibles actuaciones, como medidas para conseguir el crecimiento sostenible, para abordar las necesidades percibidas de los pasajeros y para fomentar el acceso a nuevos mercados. IAG está participando activamente en la fase de consultas del programa.

Política de aviación de Irlanda

IAG da la bienvenida a los planes de desarrollo de infraestructuras propuestos para el Aeropuerto de Dublín, que encarnan el objetivo declarado en la Política de Aviación Nacional de Irlanda para desarrollar el aeródromo de la capital irlandesa como centro de aviación internacional. Los amplios beneficios económicos derivados de esta inversión en infraestructuras se detallaron en un estudio de impacto económico realizado en 2018 y se calcula que aportarán 18.000 millones de euros al PIB de Irlanda en 2033.

IAG, a través de Aer Lingus, sigue participando activamente en el Foro Nacional de Desarrollo de la Aviación Civil del gobierno irlandés para velar por que sus puntos de vista sobre cuestiones regulatorias relacionadas con la aviación en Irlanda, la política de aviación y la salida del Reino Unido de la Unión Europea sean escuchados.

Política de aviación de España

España prevé que su PIB crezca un 2,3% en 2019, porcentaje superior a la media prevista en la UE, y las perspectivas para la industria de la aviación son favorables. De acuerdo con los anuncios realizados tras el Consejo de Ministros celebrado en diciembre de 2018, el gobierno español publicó un decreto con medidas de contingencia para el sector aéreo en el caso de que no hubiera acuerdo sobre el Brexit con vistas a garantizar los derechos de los ciudadanos y aerolíneas de España. En 2018 las autoridades tomaron una importante decisión que benefició al sector aéreo, ya que se anunció que las tasas aeroportuarias de AENA quedarían congeladas durante el año 2019 y que ENAIRE también reduciría sus tasas de navegación un 12%. Esta decisión ahorrará al conjunto de las aerolíneas alrededor de 100 millones de euros.

Política europea de aviación

La política europea de aviación ha estado dominada por el proceso del Brexit a lo largo de 2018. Este hecho ha agravado los retrasos que acumula la nueva legislación de la UE y la reforma de las leyes actuales debido a la falta de acuerdo en torno a Gibraltar y, a consecuencia de ello, se ha avanzado poco en áreas reglamentarias clave, como los derechos de los pasajeros. Sin embargo, la Comisión Europea ha seguido realizando consultas sobre varios aspectos de sus políticas, como el futuro del mercado de la aviación en general. IAG sigue atenta y contribuye a esta actividad.

Los retrasos en la elaboración de políticas deben enfocarse desde la perspectiva de la necesidad urgente de actuar, y que IAG ha puesto de relieve, para afrontar los importantes cuellos de botella del sistema europeo. A medida que crece el tráfico, la congestión que sufren puntos clave del espacio aéreo y grandes aeropuertos europeos suscita cada vez mayor atención por parte de IAG, que colabora estrechamente con la asociación sectorial A4E. El Grupo ha seguido poniendo de manifiesto los perjudiciales efectos de las huelgas de controladores aéreos para los consumidores y la necesidad urgente de reformar el espacio aéreo para hacer un mejor uso de los recursos existentes entre los proveedores de servicios de navegación aérea y de abordar la reforma de la desfasada e ineficaz regulación de las tasas aeroportuarias.

IAG también ha seguido contribuyendo a las negociaciones sobre acuerdos de servicios aéreos de la Comisión Europea con “terceros países”. A este respecto, cabe citar en 2018 una nueva ronda de conversaciones con Qatar y un nuevo acuerdo con Túnez.

Liderazgo en el cumplimiento de los compromisos de emisiones de carbono



Antonio Vázquez
Presidente

“Estamos orgullosos de nuestros logros en materia de reducción de las emisiones de carbono, dentro de IAG y desde nuestra condición de líder en nuestro sector, pero no se nos escapa que queda mucho trabajo por delante.”

Nuestra industria no puede aspirar a crecer de forma sostenible a menos que abordemos nuestras responsabilidades medioambientales con seriedad y en 2018 fuimos testigos de importantes avances en IAG y en el sector.

El reto que afrontamos se sustanció en un informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de las Naciones Unidas publicado el pasado mes de octubre, en el que se señalaba la necesidad de evitar un aumento de la temperatura superior a 1,5 °C para 2050.

Siempre hemos creído que nuestro sector desempeña un papel protagonista en la reducción de las emisiones de CO₂ en todo el mundo y estamos orgullosos de haber sido un actor destacado en algunas importantes iniciativas. La aviación es el único sector que ha acordado reducir las emisiones netas de carbono, introduciendo para ello un límite a partir de 2020 y un objetivo de reducción del 50% en 2050. La industria también ha creado el primer mecanismo mundial de compensación de carbono, CORSIA, para alcanzar estos objetivos.

IAG sigue abogando firmemente por el cambio. En diciembre, junto con otras organizaciones internacionales, instamos al gobierno británico a apoyar el objetivo de cero emisiones netas para 2050. También hicimos un llamamiento a la UE para que rediseñara el espacio aéreo europeo, una iniciativa que reduciría las emisiones un 12%, cifra equivalente a 20 millones de toneladas al año. Se trata de una excelente idea que solo necesita voluntad política para ser real.

Estamos realizando avances sustanciales dentro de nuestras propias compañías operadoras. En 2018 dimos pasos importantes para alcanzar un crecimiento neutral en emisiones de carbono a partir de 2020, principalmente a través del mecanismo CORSIA, para el que ya hemos iniciado el control de referencia.

En el plano operativo, la eficiencia de emisiones de carbono de nuestros vuelos ha mejorado de 92,3 gCO₂/pkm en 2017 a 91,9 gCO₂/pkm el año pasado. Tenemos la seguridad de estar en vías de alcanzar nuestro objetivo de 87,3 gCO₂/pkm en 2020, pero llevamos a cabo un seguimiento exhaustivo de nuestro desempeño.

En 2018, nuestros programas de eficiencia en el consumo de combustible consiguieron una reducción de 65.000 t de CO₂ y avanzamos en la implantación del paquete informático GoDirect Fuel Efficiency, que debería generar más mejoras durante los próximos años. Los nuevos aviones que se incorporan a nuestras flotas consiguieron una reducción de las emisiones de carbono de hasta el 20% y una reducción del ruido de hasta el 50% con respecto a los aparatos reemplazados.

En abril, el Gobierno británico incluyó los combustibles sostenibles para el sector de la aviación en la *Renewable Transport Fuel Obligation*, con lo que proporcionó incentivos para la producción de estos carburantes en el Reino Unido. En abril, el proyecto de conversión de desechos en combustible que desarrollamos con Velocys se adjudicó una subvención del gobierno y en diciembre anunciamos

nuestros planes para construir unas instalaciones de fabricación en South Humberside.

Queremos llevar el mensaje lo más lejos posible. En noviembre, en el marco de los preparativos para el centenario de British Airways, lanzamos la iniciativa “*Future of Fuels Challenge*” en las universidades británicas. La tarea: imaginar cómo convertir al Reino Unido en un líder mundial en producción de combustibles para aviación sostenibles.

Seguimos mejorando nuestros informes de sostenibilidad. Hemos adoptado las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima (*Task Force on Climate Related Financial Disclosure*, TCFD) y hemos mejorado nuestros informes en el marco del *Carbon Disclosure Project* (CDP), lo que nos ha valido el nivel de gestión B.

Estamos dedicando mucha energía a nuestro programa de sostenibilidad, como se puede apreciar en las siguientes páginas.

Puedo asegurarles que seguirá siendo una de las máximas prioridades de IAG en años venideros.

Antonio Vázquez
Presidente

Panorama de sostenibilidad

Contenido de la sección:

Panorama de sostenibilidad: gobierno, estrategia, materialidad, objetivos, participación de los grupos de interés, provisión de información, retos y oportunidades, escenarios relacionados con el clima, objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, enfoque futuro y progresos desde el año pasado.

Desempeño en sostenibilidad: tendencias de desempeño con respecto a las cuestiones de mayor relevancia para nosotros, incluidas el clima, la eficiencia en el consumo de combustible, la energía, la contaminación acústica, los residuos, la calidad del aire, los clientes y la plantilla.

Sostenibilidad en acción: resumen de las principales acciones en 2018 relativas al clima, la flota, los combustibles sostenibles para el sector de la aviación, el fondo de carbono, la eficiencia en el consumo de combustible, los residuos, la contaminación acústica, la calidad del aire, la cadena de suministro, la diversidad de la plantilla, los periodos de prácticas, la accesibilidad, la contribución a la comunidad, la esclavitud moderna, la salud y la seguridad en el puesto de trabajo, la ética y la integridad y la prevención del soborno y la corrupción.

Gobierno

Nuestros programas de sostenibilidad están coordinados en todo el Grupo para desarrollar e implementar políticas y estrategias de sostenibilidad, establecer objetivos y programas y garantizar el gobierno y la responsabilidad adecuadas en todas nuestras compañías operadoras. El Comité de Dirección de IAG proporciona el espacio para revisar, considerar y establecer una dirección estratégica. El Consejo de IAG y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento proporcionan más supervisión y dirección.

La Política de sostenibilidad del Grupo IAG define el contexto y los objetivos de nuestros programas de sostenibilidad. Abarca las políticas y los objetivos del Grupo, la estructura de gobierno, la gestión de riesgos, la estrategia y los objetivos en materia de cambio climático y contaminación acústica, los indicadores de desempeño en sostenibilidad, la comunicación y los planes de participación de los grupos de interés.

Además, hemos seguido avanzando en la adopción del programa IEnvA de gestión medioambiental de IATA. IEnvA es la versión de la ISO14001 para nuestro sector, adaptada específicamente para las aerolíneas y completamente certificada

por la Organización Internacional de Normalización (ISO). Esperamos que Vueling y British Airways consigan la certificación de Fase 1 a principios de 2019, e Iberia en meses posteriores del año.

Estrategia de sostenibilidad

La sostenibilidad forma parte de nuestra estrategia empresarial y es fundamental para nuestro crecimiento a largo plazo. Nuestra visión es convertirnos en el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad y nos hemos comprometido a minimizar nuestro impacto medioambiental aplicando buenas prácticas y demostrando un liderazgo intelectual para impulsar mejoras globales en cuanto a desempeño en sostenibilidad para el sector de la aviación.

Hemos alineado nuestros programas de sostenibilidad con las prioridades estratégicas y las propuestas de valor de IAG:

- 1 Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer orden
 - Asegurar que los clientes tengan visibilidad y estén comprometidos con nuestros programas de sostenibilidad
- 2 Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
 - Demostrar el liderazgo en el sector, defendiendo la tarificación de las emisiones de carbono
 - Desarrollar nuestra transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono
 - Liderazgo en información sobre emisiones de carbono
- 3 Mejorar la plataforma integrada común de IAG
 - Invertir en una flota de aeronaves eficiente y brindar las mejores prácticas en eficiencia operativa
 - Innovar e invertir para acelerar los avances en combustibles sostenibles para el sector de la aviación, aeronaves futuras y tecnologías de bajas emisiones de carbono

Medimos nuestros progresos en relación con nuestra visión de ser el grupo de aerolíneas líder en sostenibilidad tomando como referencia cinco objetivos estratégicos:

- Objetivos claros y ambiciosos relativos a las cuestiones de mayor relevancia para nosotros
- Transición hacia bajas emisiones de carbono integrada en la estrategia empresarial
- Incentivos de gestión alineados para ejecutar un plan de transición hacia bajas emisiones de carbono

- Liderazgo en información sobre emisiones de carbono
- Aceleración de los avances en combustibles sostenibles para el sector de la aviación, aeronaves futuras y tecnologías de bajas emisiones de carbono

Gobierno y formación de la plantilla

La estructura del Grupo supone que cada compañía operadora es responsable de las políticas y procedimientos relacionados con su plantilla directa, lo que incluye identificar y evaluar los riesgos y la puesta en marcha de controles y procedimientos de medición adecuados. Al nivel del Grupo, IAG dispone de una Política de Selección de Consejeros y Diversidad que establece los principios que rigen el proceso de selección y el enfoque de diversidad del Consejo de Administración y el Comité de Dirección de IAG.

También cuenta con una política de Igualdad de Oportunidades a escala del Grupo (Instrucción 4 del Grupo) cuyo propósito es abordar y eliminar la discriminación y fomentar la igualdad de oportunidades con independencia de la edad, el género, la discapacidad, la etnia, la religión o la orientación sexual.

Dada la existencia de distintas compañías operadoras en el Grupo, todas las políticas y los programas de formación se implementan en cada compañía operadora, y cada una de ellas es responsable de establecer los cursos específicos obligatorios en su organización, la frecuencia con la que deben realizarse y los empleados que deben asistir. Los siguientes cursos básicos de formación corporativa del Grupo son comunes a todas las compañías operadoras:

- Código de Conducta (se añadirá en 2019 con el lanzamiento de nuestro nuevo Código del Grupo)
- Cumplimiento de la legislación sobre competencia
- Cumplimiento en materia de antisoborno y anticorrupción
- Privacidad, seguridad y protección de los datos

Más de un 95% de nuestros empleados trabajan desde países europeos que cumplen los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que cubren temas considerados como principios y derechos fundamentales en el trabajo: libertad de asociación y reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva; eliminación de cualquier forma de trabajo forzoso u obligatorio; abolición efectiva del trabajo infantil; eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

Materialidad

En otoño de 2017, finalizamos un análisis de materialidad realizado de acuerdo con las *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Guidelines* y efectuando una valoración comparativa con otros marcos de materialidad. Colaboramos, junto con algunos de nuestros principales grupos de interés externos, incluidos inversores, clientes corporativos, proveedores y ONG. Se designó a la fundación benéfica Business in the Community para supervisar objetivamente el proceso, facilitar talleres, revisar las entrevistas y preparar una matriz de materialidad.

Durante 2018, trabajamos con la *Global Reporting Initiative* (GRI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para desarrollar una guía sectorial de la GRI para aerolíneas. El objetivo es mejorar la coherencia y permitir comparaciones en todo el sector. Los problemas que la IATA y la GRI señalaron para el sector de las aerolíneas concuerdan con los identificados por IAG.

Problemas principales de sostenibilidad de IAG

Medio ambiente	Impacto y desarrollo local	Plantilla	Competitividad futura	Gobierno corporativo
<ul style="list-style-type: none"> Cambio climático (se incluyen las emisiones, la modernización de la flota, la eficiencia en el consumo de combustible y los combustibles sostenibles para el sector de la aviación) Consumo de energía Residuos 	<ul style="list-style-type: none"> Contaminación acústica Impacto económico local (creación de empleo) Calidad del aire Compromiso con la comunidad y organizaciones benéficas 	<ul style="list-style-type: none"> Satisfacción de los empleados Diversidad e igualdad Gestión del talento 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño financiero (rentabilidad para los inversores a corto plazo y sostenibilidad a largo plazo) Satisfacción del cliente Tarificación de las emisiones de carbono Innovación, investigación y desarrollo 	<ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento de la legislación y la regulación Gestión de la cadena de suministro

Todos estos temas se abordan en este informe, bien en la tabla de Desempeño en sostenibilidad, que presenta parámetros de desempeño específicos, bien en la sección Sostenibilidad en acción, donde describimos nuestro trabajo más reciente en relación con estos temas.

El agua y la biodiversidad no se consideran actualmente problemas principales para IAG habida cuenta de la magnitud del impacto que ejercemos en dichos ámbitos, así como la importancia relativa atribuida frente a otros problemas que nuestros grupos de interés han evaluado. No obstante, revisamos estos aspectos de manera periódica.

Objetivos de sostenibilidad:

Para los objetivos de sostenibilidad del Grupo, nos centramos en dos aspectos importantes: clima y contaminación acústica. Nuestras aerolíneas tienen objetivos adicionales asociados a otras medidas no financieras que incluyen residuos, eficiencia energética, puntualidad, *net promoter score* del cliente y diversidad, entre otras.

Objetivos de IAG en materia de cambio climático:

- Mejora del 10% en la eficiencia en el consumo de combustible hasta 87,3 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro para 2020 en comparación con la referencia de 97,5 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro en 2014.
- Crecimiento neutral en carbono a partir de 2020.
- Reducción neta del 50% de las emisiones de CO₂ para 2050 en comparación con 2005.

Además, estamos trabajando para recabar el apoyo del gobierno y el sector para lograr el objetivo de cero emisiones de CO₂ para 2050. También estamos detallando la posible introducción de incentivos de la dirección alineados con nuestros objetivos de carbono a fin de mejorar la coherencia de nuestra estrategia comercial con la senda de descarbonización y, de ese modo, contribuir al logro de nuestras metas relacionadas con la eficiencia en el consumo de combustible y el cambio climático.

Objetivo de IAG en materia de contaminación acústica:

- Reducir la contaminación acústica un 10% por vuelo para 2020 con respecto a los niveles de 2015, con base en las normas de certificación de la contaminación acústica media de las aeronaves.

Participación de los grupos de interés

Participamos activamente con socios del sector, además de asociaciones, autoridades, accionistas, inversores y gobiernos, para influir en la política y promover iniciativas destinadas a cumplir nuestros objetivos de sostenibilidad.

Presionamos a los gobiernos a escalas nacional, europea y mundial y participamos activamente en los programas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para desarrollar políticas mundiales para el sector de la aviación y el medio ambiente, incluidos los objetivos de emisiones de carbono, la tarifación de las emisiones de carbono y los combustibles sostenibles para el sector de la aviación.

Participamos en diferentes coaliciones y asociaciones sectoriales para desarrollar posiciones de política comunes y presionar de manera más eficaz. Entre estas, se incluyen Sustainable Aviation, Airlines 4 Europe, IATA y Air Transport Action Group (ATAG), así como foros especializados como Sustainable Aviation Fuels Users Group.

Nos asociamos con proveedores; por ejemplo, estamos colaborando con proveedores de combustible y compañías de tratamiento de residuos para desarrollar tecnologías e instalaciones de producción para combustibles sostenibles para el sector de la aviación, así como con autoridades de control del tráfico aéreo y operadores aeroportuarios para que las operaciones de vuelo sean más eficiente en términos de consumo de combustible. También trabajamos con fabricantes de aeronaves para mejorar la eficiencia en el consumo de combustible.

Para el estudio de materialidad hemos contado con la participación de nuestros cinco principales clientes empresariales que tienen firmados con British Airways e Iberia importantes contratos de viajes de negocios. También hemos conseguido la colaboración de otros clientes a través de la información sobre la cadena de suministro del CDP y las encuestas de sostenibilidad de los clientes.

Por último, colaboramos con las comunidades próximas a nuestros principales *hubs* con iniciativas como la participación en foros de la comunidad aeroportuaria para controlar el desempeño en contaminación acústica, así como con colegios locales en actividades deportivas, benéficas y de formación.

Información

Desde 2011, la información de sostenibilidad publicada por IAG se ha basado en nuestra valoración de los parámetros que son esenciales para nuestro negocio y, como segundo punto de referencia, en la Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad de la G4. Revisamos las normas de comunicación de información emergentes para asegurarnos de presentar datos pertinentes y significativos de nuestro desempeño en materia de sostenibilidad. Esto incluye el cumplimiento de nuestras obligaciones derivadas de la Directiva 2014/95/UE sobre la divulgación de información no financiera y su transposición en el Reino Unido y España.

En octubre de 2016, el *Global Sustainability Standard Board* de las Naciones Unidas introdujo nuevas normas sobre información de sostenibilidad de la GRI, en sustitución de la versión G4 anterior, para julio de 2018. Nuestros indicadores de desempeño en sostenibilidad se basan en las normas de la GRI y se seleccionan para reflejar nuestro desempeño en relación con los problemas más relevantes.

Además de la información revelada en nuestro informe y cuentas anuales, también comunicamos información no financiera de conformidad con varios marcos, como CDP (anteriormente, *Carbon Disclosure Project*) y *Workforce Disclosure Initiative* (WDI).

Información sobre el carbono

IAG logró un nivel de gestión B en el sistema global de comunicación de información sobre el carbono del CDP en 2018. La nueva metodología de puntuación de servicios de transporte introducida en 2018 resultó complicada para las aerolíneas, especialmente en relación con umbrales de consumo de energía renovable de 1 a 2 y establecimiento de objetivos, que dejan esas categorías fuera del alcance de las aerolíneas. Trabajaremos con CDP en 2019 para proponer un procedimiento de evaluación de esos aspectos más pertinente y progresivo para las aerolíneas. También conseguimos un nivel A de Liderazgo en las calificaciones del CDP de 2018 de Compromiso con los proveedores.

Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima

Por otra parte, nos complace ser uno de los primeros integrantes del Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima (*Task Force on Climate Related Financial Disclosure*,

TCFD), una iniciativa liderada por el Consejo de Estabilidad Financiera que complementa el marco CDP e introduce medidas adicionales para promover la integración en nuestra estrategia de aspectos relacionados con el clima. En la sección dedicada a los retos para la sostenibilidad hay más información en este sentido.

Retos y oportunidades de la sostenibilidad

Los retos y oportunidades de la sostenibilidad, incluidos los relacionados con el clima, se evalúan de acuerdo con la metodología de Gestión del Riesgo Empresarial (*Enterprise Risk Management, ERM*) de IAG para la probabilidad (remota, posible, probable y muy probable) y el impacto (manejable, moderado, grave y crítico).

Los riesgos relativos a las relaciones laborales y la seguridad se consideran riesgos principales y se detallan en los riesgos comerciales y operativos de nuestro marco de ERM.

Hemos identificado y evaluado los retos y oportunidades a largo plazo relacionados con el clima para IAG a través de nuestro proceso de ERM, la revisión de materialidad y la aplicación de análisis de escenarios en línea con el proceso del Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima (*Taskforce for Climate-related Financial Disclosures, TCFD*).

Estamos asignando recursos considerables a la gestión del riesgo medioambiental, que incluyen la inversión de más de un millón de euros en cinco años en nuestro nuevo software de eficiencia en el consumo de combustible y más de 400 millones de dólares en los próximos 20 años en desarrollo de infraestructura de combustibles sostenibles para el sector de la aviación y acuerdos de absorción.

El equipo de sostenibilidad de IAG se encarga de identificar y controlar los retos en materia de sostenibilidad y clima. El equipo de ERM revisa dichos retos y los comunica al menos una vez al año al Comité de Dirección y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de IAG.

Análisis de escenarios relacionados con el clima

En línea con nuestro compromiso con el Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima, hemos realizado un análisis de escenarios relacionados con el clima para revisar la resiliencia de nuestras estrategias empresariales en este contexto de cambio

climático. Lo consideramos como un proceso iterativo y continuaremos considerando otros escenarios climáticos y extrayendo conclusiones más cuantitativas.

En 2018, seguimos el proceso de seis pasos del Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima para comparar dos escenarios:

- escenario de 2 °C, conforme con el cumplimiento del objetivo del Acuerdo de París (trayectoria de concentración representativa, "RCP 2.6");
- escenario de 4 °C como escenario alternativo de altas emisiones (RCP 8.5).

Consideramos las consecuencias de estos dos escenarios climáticos para nuestro negocio en 2030, suponiendo que tendremos las mismas actividades empresariales que en la actualidad. Seleccionamos 2030 como una referencia más a corto plazo con respecto a 2050, que es el año objetivo para alcanzar nuestra meta de reducción neta del 50% de las emisiones de CO₂.

El análisis incluyó una evaluación cualitativa inicial de la posible respuesta de IAG en términos de cambios en el modelo empresarial, el *mix* de carteras, las inversiones en capacidades y tecnologías de transición y el impacto potencial en los planes estratégicos y financieros.

En general, el escenario de 2 °C demostró que IAG incurriría en costes operativos adicionales, principalmente, como resultado del aumento del coste del carbono y de otras intervenciones de política. En el escenario de 4 °C, también se demostró que IAG incurriría en costes operativos adicionales, pero, en este caso, derivados más probablemente del aumento en el coste de disrupción operativa ante la mayor frecuencia de eventos climáticos extremos.

Los resultados iniciales del ejercicio incluyen el establecimiento de nuevas asociaciones a través de nuestro programa acelerador "Hangar 51" para ofrecer innovaciones en materia de eficiencia en el consumo de combustible y de tecnologías de bajas emisiones de carbono. También se están desarrollando otras iniciativas. El proceso nos ha permitido asimismo identificar e informar varios retos nuevos en materia de clima para este año e informar sobre ellos.

En 2019, estudiaremos un escenario de 1,5 °C y las trayectorias que podría seguir IAG hacia el objetivo de cero emisiones netas para 2050.

Resumen de retos y oportunidades de la sostenibilidad

Tipología Descripción y posible impacto	Cómo lo gestionamos
Retos y oportunidades de la transición climática	
<p>Aparición de un mosaico de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas: regulación</p> <p>El uso de instrumentos fiscales inadecuados puede provocar una distorsión competitiva, incluida la fuga de carbono, y dar lugar a un incremento de los costes de cumplimiento sin que se consiga abordar con eficacia las emisiones de la aviación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Asignando recursos para colaborar con los gobiernos, la IATA y la OACI a fin de ejercer presión y ayudar a definir una única solución global eficaz de tarificación de las emisiones de carbono para la aviación: CORSIA. Se facilita periódicamente información actualizada al Comité de Dirección y el Consejo de IAG.
<p>Regulación del clima: aplicación regional</p> <p>Aunque CORSIA ha sido acordado internacionalmente, persiste el riesgo de la duplicación regulatoria regional o de aplicación incoherente de los requisitos acordados de Seguimiento, Notificación y Verificación (SNV) y de las compensaciones admitidas, lo que crearía costes desiguales y distorsión competitiva.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyando la implementación de CORSIA a través de la IATA y la OACI y asesorando a otras aerolíneas para garantizar que CORSIA pueda ser adoptada con éxito. • Apoyando el desarrollo de normas sólidas para CORSIA con respecto a <i>Monitoring Reporting Verification</i> y los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión. • Abogando por la adopción de CORSIA en un solo nivel.
<p>Combustibles sostenibles para la aviación: regulación</p> <p>IAG considera que los mandatos en materia de combustible, en caso de aplicarse, solo deberían implantarse en el ámbito global. Las propuestas de la UE y España de imponer una cuota de combustibles sostenibles para la aviación impulsarían la producción, pero podrían obligar a las aerolíneas a comprar combustibles sostenibles a un precio superior en comparación con los combustibles convencionales, creando una distorsión competitiva.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Persuadiendo para evitar mandatos que creen distorsión competitiva, tanto directamente como de organizaciones sectoriales en la UE y el Reino Unido. • Apoyando incentivos administrativos que ayuden a suministrar combustibles sostenibles a precios competitivos en relación con los combustibles convencionales, para lo que se necesitará que las nuevas tecnologías alcancen una economía de escala y puedan competir en costes.
<p>Reto y oportunidad del comportamiento del consumidor</p> <p>La tendencia a que las preocupaciones éticas y de sostenibilidad tengan peso en las elecciones de los consumidores puede suponer que algunos de ellos decidan viajar con menos frecuencia.</p> <p>Oportunidad para diferenciar nuestras marcas mostrando liderazgo, innovación y acción para mitigar el impacto sobre el clima.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Definir la visión de ser el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad con objetivos ambiciosos de eficiencia de emisiones de carbono. • Utilizando todas las herramientas a nuestra disposición: aeronaves modernas, tecnología eficiente, buenas prácticas operativas y combustibles sostenibles; asimismo, influyendo en las políticas internacionales e impulsando la acción en todo el sector para minimizar nuestra huella de carbono. • Comunicando eficazmente nuestras prácticas a clientes y proveedores.
<p>Oportunidad de producción de combustibles sostenibles para la aviación</p> <p>Oportunidad comercial y medioambiental para abastecernos de combustible sostenible económico y reducir nuestras emisiones de CO₂, aminorando así los costes de cumplimiento para CORSIA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejerciendo presión para que se incluyan y prioricen los combustibles sostenibles para la aviación en las políticas de combustibles renovables a escala mundial, de la UE y del Reino Unido. • Inversión de British Airways junto con sus socios en proyectos de conversión de residuos en combustible y lanzamiento del <i>Future of Fuels Challenge</i> para las universidades británicas a fin de acelerar el desarrollo de combustibles sostenibles para la aviación.
<p>Reto y oportunidad del aumento del precio del carbono y las iniciativas de política sólidas</p> <p>El reto se deriva del incremento del coste del carbono que se añade a nuestros costes operativos, pero plantea una oportunidad al despertar un fuerte interés económico para invertir en tecnologías de bajas emisiones de carbono que acelerarían el proceso de descarbonización.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • IAG apoya objetivos climáticos ambiciosos, así como una regulación mundial eficaz y políticas sólidas, para cumplir objetivos climáticos mundiales. • Inversión continuada en flotas modernas e innovaciones para garantizar la constante mejora de la eficiencia en el consumo de combustible. • Compra a plazo de créditos de carbono como protección frente a la volatilidad de los precios. • Innovación y colaboración para desarrollar los combustibles y las tecnologías de carbono del futuro a través de nuestro programa de aceleración tecnológica Hangar 51.

Resumen de retos y oportunidades de la sostenibilidad continuación

Tipología	Descripción y posible impacto	Cómo lo gestionamos
Retos y oportunidades físicos relacionados con el clima		
	<p>Incidencia de unas condiciones climáticas extremas en los costes operativos</p> <p>Por ejemplo, una mayor frecuencia de fuertes vientos, niebla, tormentas, turbulencias, altas temperaturas sostenidas o corrientes en chorro más fuertes incrementarían los costes operativos al aumentar los retrasos y el consumo de combustible y requerir costes de refrigeración y mantenimiento adicionales.</p> <p>La escasez de agua inducida por la sequía en centros principales podría incrementar el coste del combustible con el aumento de transporte de agua potable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estrategia climática de IAG (todas las medidas anteriores) y nuestro apoyo a una acción global decidida para abordar el cambio climático. • Asociaciones para encontrar soluciones que permitan mitigar las interrupciones del servicio. Como ejemplo, el proyecto con socios en NATS y Londres Heathrow para incorporar tecnología innovadora, el sistema <i>Time-Based Spacing</i>, que permite que las tasas de aterrizaje en Londres Heathrow se mantengan en caso de fuertes vientos. Los retrasos se han reducido, al igual que el consumo de combustibles y las emisiones, y se han evitado los costes adicionales relativos a la interrupción de operaciones.
	<p>Destinos que pierden atractivo para los visitantes</p> <p>Por ejemplo, los fenómenos meteorológicos extremos y los efectos físicos del cambio climático, como inundaciones, sequías, incendios forestales, olas de calor, proliferaciones de algas, blanqueamiento del coral, subida de los niveles del mar y capas de nieve más finas en los destinos de esquí, podrían hacer que ciertos destinos resulten menos atractivos y reducir la demanda de los clientes.</p> <p>El cambio climático también podría hacer que determinados destinos sean más apetecibles o accesibles para los visitantes, algo que ocurriría, por ejemplo, con un alargamiento de la temporada estival.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejerciendo presión y participando constantemente en proyectos e iniciativas concebidos para reducir el impacto del sector en el cambio climático. • Equipos dedicados a evaluar y entender los cambios en la demanda de los clientes, así como a gestionar los avances de la red para responder a dichos cambios. • Estrategia para garantizar que la flexibilidad de las aeronaves y las tripulaciones nos permite estar preparados para responder a los cambiantes perfiles de la demanda.
Otros retos y oportunidades de la sostenibilidad		
	<p>Restricciones de la contaminación acústica operativa y recargos</p> <p>Los operadores aeroportuarios y los reguladores aplican restricciones de contaminación acústica operativa y regímenes de recargos que pueden restringir nuestra capacidad de operar, especialmente en el periodo nocturno, y/o pueden generar un coste adicional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Invirtiendo en aeronaves nuevas más silenciosas. • Mejorando continuamente las prácticas operativas, incluyendo descensos continuados, aproximaciones ligeramente más pronunciadas, aproximaciones con potencia y resistencia aerodinámica baja y salidas optimizadas. • Gobierno interno y formación y defensa externa en el Reino Unido, Irlanda y España para gestionar los retos.
	<p>Responsabilidad social corporativa en la cadena de suministro</p> <p>Posible incumplimiento del marco de sostenibilidad, responsabilidad social corporativa o lucha contra el soborno por parte de un proveedor de IAG o un tercero, lo que genera impactos financieros, legales, medioambientales, sociales y/o reputacionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exámenes de integridad, sanciones y responsabilidad social corporativa para nuevos proveedores, programa de diligencia debida para terceros de mayor riesgo (<i>Know Your Counterparty</i>), código de conducta del proveedor, auditorías de cumplimiento del proveedor. • Gobierno interno que incluye capacitación y talleres para identificar retos y la mitigación correspondiente. • Gestión de sistemas de TI para proveedores y terceros de mayor riesgo.
	<p>Cumplimiento de la regulación medioambiental</p> <p>Una infracción inadvertida de los requisitos de cumplimiento, con los consiguientes daños reputacionales y sanciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adoptando un Sistema de Gestión Medioambiental para todo el grupo, el programa IEnVA de la IATA. • Gobierno interno, sensibilización y atribución de responsabilidad para las obligaciones de cumplimiento medioambiental. • Participando con asesores del mercado de emisiones carbono para comprender y mitigar los retos de cumplimiento e identificar oportunidades futuras.
	<p>Posible objetivo de protestas de acción directa</p> <p>Las protestas de acción directa y desobediencia civil pueden interrumpir las operaciones de vuelo o restringir el acceso del personal y los pasajeros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estrecha colaboración con agencias públicas, operadores aeroportuarios y organizaciones comerciales para evaluar los retos. • Planes de contingencia.

Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas

Las Naciones Unidas han adoptado un plan para “acabar con la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia y hacer frente al cambio climático para 2030”. Esta Agenda 2030 gira en torno a 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La consecución de estos objetivos exigirá grandes esfuerzos por todos los sectores de la sociedad; se reconoce ampliamente la importante función del sector empresarial en este ámbito.

En sintonía con la IATA y *Sustainable Aviation*, establecemos vínculos con nueve ODS que afectan a nuestro negocio, como se muestra en la siguiente tabla. Reflejamos dichos vínculos en los datos de desempeño en sostenibilidad que figuran en las siguientes páginas y consideramos los ODS 5, 7, 8 y 13 como medidas prioritarias al ser los que más afectan a IAG.

 Objetivo 3: Salud y bienestar	 Objetivo 7: Energía asequible y no contaminante	 Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles
 Objetivo 4: Educación de calidad	 Objetivo 8: Trabajo digno y crecimiento económico	 Objetivo 12: Producción y consumo responsables
 Objetivo 5: Igualdad de género	 Objetivo 9: Industria, innovación e infraestructura	 Objetivo 13: Acción por el clima

Enfoque futuro. Progreso de las prioridades establecidas para 2018 y nuevas prioridades para 2019

Problema material relacionado:	Progresos en relación con las prioridades fijadas para 2018	Nuestras acciones prioritarias para 2019
Medio ambiente <ul style="list-style-type: none"> Cambio climático 	<ul style="list-style-type: none"> La puesta en marcha de la primera acción para implementar CORSIA en preparación para la supervisión de emisiones a partir de enero de 2019 (véase estudio del caso). Uso de nuestro nuevo software de eficiencia en el consumo de combustible para identificar más oportunidades en este ámbito (véase estudio del caso). 	<ul style="list-style-type: none"> Recabar el apoyo de gobiernos y el sector para seguir una trayectoria hacia el objetivo de cero emisiones netas Concebir opciones para que IAG siga una trayectoria hacia el objetivo de cero emisiones netas Puesta en marcha de CORSIA a partir de enero, comienzo del control de referencia y preparación para nuestra estrategia de compensación de carbono
Competitividad futura <ul style="list-style-type: none"> Inversores Clientes 	<ul style="list-style-type: none"> Impulso de la mejora continua de la información sobre sostenibilidad. En 2018, logramos una B en CDP y ampliamos nuestra información a la WDI. Mejora de nuestra comunicación externa sobre iniciativas de sostenibilidad: <ul style="list-style-type: none"> Nueva página web de IAG, incluida una página sobre sostenibilidad Las aerolíneas actualizaron el contenido sobre sostenibilidad en sus páginas web Colaboración con <i>Sustainable Aviation</i> en la comunicación en medios sociales Las aerolíneas publican artículos periódicos sobre sostenibilidad en sus revistas de a bordo. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuar invirtiendo en proyectos innovadores de combustibles sostenibles para el sector de la aviación y buscar oportunidades surgidas del <i>Future of Fuels Challenge</i> para las universidades británicas. Ampliar nuestra labor en innovación para la eficiencia en el consumo de combustible y tecnologías de bajas emisiones de carbono a través de Hangar 51.
Gobierno corporativo <ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento 	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de la implementación de nuestro sistema de gestión medioambiental IEnVA. - Proseguimos la implementación y se espera que Vueling y British Airways alcancen la certificación de la Fase 1 a principios de 2019. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de propuestas para alinear los incentivos de desempeño de la dirección con los objetivos de emisiones de carbono

Gobierno de los datos

El alcance de nuestros datos sobre desempeño en sostenibilidad incluye todas nuestras operaciones de aerolíneas y transporte aéreo de carga, excepto algunos datos específicos de LEVEL Austria y LEVEL Francia que iniciaron operaciones en el verano de 2018. Las operaciones de LEVEL España (tres aeronaves A330) están incluidas en el alcance de todos nuestros datos medioambientales. LEVEL Austria (cuatro aeronaves A321) y LEVEL Francia (dos aeronaves A330) solo son objeto de información en relación con parámetros de

ruido de las aeronaves y emisiones de NOx del CAEP de la OACI. Los datos de las seis aeronaves constituyen un 1,1% de nuestra flota total en 2018 (573) y menos de un 1% de nuestras emisiones de Alcance 1.

Actualmente, las funciones de Avios y GBS se incluyen en el alcance de nuestros parámetros de plantilla, pero no en el de los parámetros medioambientales (donde constituyen menos del 1% de los aspectos medioambientales importantes).

Nuestros indicadores de desempeño en sostenibilidad se basan en las normas de la GRI.

Desde el 1 de enero de 2019, nuestras aerolíneas comenzaron a controlar los datos sobre emisiones de CO₂ de los vuelos internacionales, así como a verificarlos e informar sobre ellos, en el marco de CORSIA, el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional de la OACI.

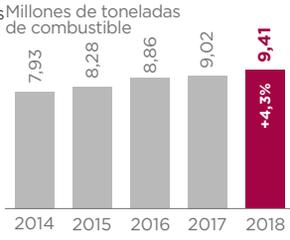
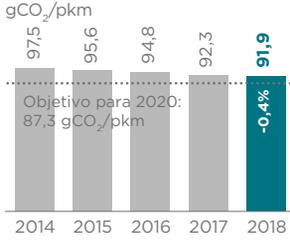
Nuestros datos de emisiones se calculan utilizando los factores de conversión de gases de efecto invernadero de los gobiernos del Reino Unido y de España para los informes corporativos.

Desempeño en sostenibilidad

Este resumen de desempeño debería ser considerado junto con los parámetros presentados en el Informe estratégico y en el Informe de Gestión para comprender colectivamente nuestro desempeño en relación con nuestras cuestiones de sostenibilidad más importantes, que incluyen aspectos de medio ambiente, clientes, plantilla, temas sociales, cadena de suministro e integridad empresarial.

En las siguientes figuras, la barra correspondiente a 2018 está codificada por colores: verde para "acorde con la dirección deseada" y roja para "contra la dirección deseada".

● Indicador mejorado ● Indicador no mejorado

Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible	Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Clima  	Combustible para reactores¹ (millones de toneladas)	Dado que las aeronaves comerciales seguirán dependiendo del queroseno líquido en el futuro cercano, IAG se centra, en lo relativo al cambio climático, en adquirir aeronaves más nuevas con niveles de consumo de combustible más eficientes, desarrollar combustibles sostenibles para aeronaves, perseguir la eficiencia operativa en el uso del combustible y respaldar el plan global CORSIA para la compensación de las emisiones de carbono.	<ul style="list-style-type: none"> El uso de combustible para reactores ha aumentado un 4,26% en comparación con 2017, mientras que el crecimiento del negocio ha sido superior: aumento de 7,1% PKT. Esta evolución refleja una mejora de la eficiencia en el consumo de combustible por unidad. 	
	Edad media de la flota (años)	La edad media de nuestra flota se calculó al final del año del informe y en función de la edad de la aeronave desde la fecha de fabricación. Es una medida de la tasa de incorporación de nuevas aeronaves a nuestra flota.	<ul style="list-style-type: none"> En 2018, hubo un ligero descenso en la edad media de la flota. Este extremo se debe principalmente a las retiradas de aeronaves y a las entregas de aviones de nueva generación. 42 aeronaves entregadas 21 aeronaves retiradas Número total de aeronaves al cierre de diciembre de 2018: 573 	
	Intensidad de emisiones de CO₂ únicamente por operaciones de vuelo (gCO ₂ /pkm)	Objetivo: Mejora del 10% para 2020 con respecto a 2014. Los gramos de CO ₂ por pasajero-kilómetro son un indicador utilizado habitualmente en el sector para medir la eficiencia de vuelo. El desempeño de cada aerolínea se ofrece en las páginas relevantes de este informe.	<ul style="list-style-type: none"> La mejora del 0,4% en la eficiencia en carbono media de 2018 resulta en una media móvil de 5 años del 1,33% anual, algo inferior al objetivo sectorial del 1,5%. La tasa de mejora ligeramente inferior en 2018 se debe a la tasa de renovación de la flota, pero también a condiciones operativas difíciles, incluida la interrupción del servicio provocada por las huelgas de los servicios de control del tráfico aéreo en Europa. 	

1 Los datos sobre el clima de 2018 son provisionales y están pendientes de verificación adicional por parte del RCDE UE, que se realiza después de la publicación de este informe. Dado que este informe se presenta en los dos meses siguientes al final del año, nuestros datos de emisiones (directas) de Alcance 1 y RCDE UE son provisionales y están pendientes de verificación (con garantía razonable) tras la publicación del informe. Basándonos en tendencias históricas, la diferencia entre los datos provisionales y los verificados no es sustancial; en general, inferior al 0,05%, aunque puede dar lugar a redondeo poco significativo de nuestros datos de emisiones de Alcance 1 de 2018 en informes posteriores.

2 Nueva medida en 2018

3 La cifra basada en ubicación de 2017 se ha reformulado a partir de la cifra declarada anteriormente (86.390 toneladas de CO₂e) tras revisarse los cálculos utilizando los nuevos factores de conversión del gobierno español.

4 Los datos de emisiones de 2017 y años anteriores han sido verificados por terceros para comprobar, con garantía razonable, el cumplimiento del RCDE UE (incluyendo los vuelos dentro del Espacio Económico Europeo). Además, todos los datos de emisiones de Alcances 1, 2 y 3 de British Airways correspondientes a 2017 y años anteriores también han sido verificados por terceros (con garantía razonable) y cumplen la norma internacional de información ISO14064-3.

5 Los datos de Alcance 3 de 2018 se elaboraron para el informe CDP sobre la base de la actividad de 2017.

6 Basado en la plantilla a 31 de diciembre de 2018.

Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

<p>Clima</p> <p>Alcance 1¹ Emisiones directas de GEI (millones de toneladas de CO₂e)</p>	<p>Emisiones directas asociadas con nuestros vuelos.</p> <p>En sintonía con los compromisos del sector, en los que participamos decisivamente en 2009, tenemos dos objetivos para diferentes horizontes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Lograr un crecimiento neutral en carbono para nuestros servicios aéreos internacionales a partir de 2020. 2 Reducción neta del 50% en las emisiones de CO₂ para 2050 con respecto al nivel de referencia de 2005 (23,24 millones de toneladas de CO₂). 	<p>• Las emisiones de CO₂e de Alcance 1 han aumentado, pero a un ritmo menor que la actividad de las aerolíneas.</p> <p>• IAG contribuyó con una reducción aproximada de 3 millones de toneladas de emisiones de carbono al cumplir con el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE), lo que situó nuestras emisiones netas de CO₂ en unos 27 millones de toneladas (cifra provisional pendiente de verificación por parte del RCDE UE).</p>	<p>2018</p> <p>Millones de toneladas CO₂e</p> <p>Objetivo neto para 2050: 11,62</p> <p>Objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Crecimiento neutral en carbono para 2020 1 Reducción neta del 50% en las emisiones de CO₂ para 2050 con respecto al nivel de referencia de 2005 (23.237.182)
<p>Alcance 1 Otras emisiones de gases de efecto invernadero²</p>	<p>Informamos sobre estas medidas por primera vez en 2018.</p> <p>En años pasados, informábamos de todas nuestras emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) utilizando la medida del dióxido de carbono equivalente (CO₂e), pero hemos ampliado dicha información para reflejar el deseo de los grupos de interés de entender la composición del total.</p>	<p>• La mayor parte de nuestras emisiones de GEI incluyen dióxido de carbono emitido por el consumo de combustible de nuestras aeronaves.</p> <p>• No obstante, dicho consumo de combustible, así como las operaciones de las flotas de vehículos terrestres, también generan otros GEI como, por ejemplo, metano y óxido de nitrógeno.</p>	<p>Toneladas de emisiones de GEI (% del total CO₂e Alcance 1)</p> <p>■ Dióxido de carbono (CO₂) 29.694.133 ■ Óxido de nitrógeno (N₂O) 283.360 ■ Metano (CH₄) 15.974</p>
<p>Reducción de emisiones de GEI a partir de iniciativas² (toneladas de CO₂e)</p>	<p>Emisiones evitadas gracias a iniciativas enmarcadas en cualquiera de los tres alcances de información sobre emisiones. Por ejemplo, las técnicas mejoradas de eficiencia en el consumo de combustible generan reducciones de las emisiones de Alcance 1; cambiar bombillas incandescentes por LED afecta al Alcance 2 y animar a los empleados a compartir sus vehículos o utilizar transporte público afecta al Alcance 3.</p>	<p>• Las iniciativas de eficiencia han generado un ahorro de 65.665 toneladas de CO₂e, lo que equivale a un 0,2% de nuestras emisiones de Alcance 1.</p> <p>• Entre las iniciativas más destacadas se encuentran cambios en los procedimientos operativos y la reducción del peso a bordo.</p>	<p>Miles de toneladas de CO₂e (Primer año que se informa sobre ello)</p> <p>2018 65,66</p>
<p>Alcance 2 Emisiones indirectas de GEI³ (miles de toneladas de CO₂e)</p>	<p>Electricidad de edificios.</p> <p>Las emisiones de Alcance 2 aquí presentadas representan una combinación de las redes eléctricas nacionales (basada en ubicación y mercado) para el Reino Unido, España e Irlanda. Aer Lingus incluída desde su adquisición en agosto de 2015.</p> <p>La metodología basada en ubicación considera las emisiones generadas por la red eléctrica local a la que están conectadas nuestras instalaciones.</p> <p>La metodología basada en mercado considera las emisiones generadas por las compañías eléctricas que nos suministran energía y, por tanto, incluye factores como las tarifas de las energías renovables.</p>	<p>• Las fluctuaciones en las tendencias están influenciadas por las adquisiciones de aerolíneas, así como por la tendencia hacia una electricidad que conlleva menores emisiones de carbono en España, el Reino Unido e Irlanda.</p> <p>• Nuestras emisiones basadas en mercado son sustancialmente inferiores a las emisiones basadas en ubicación, lo que refleja la parte del suministro eléctrico del Grupo que se adquiere de fuentes con menores emisiones de carbono.³</p>	<p>Miles de toneladas de CO₂e (base en la ubicación)</p> <p>Miles de toneladas de CO₂e (base en el mercado)</p>

Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

2018

Clima

Electricidad consumida (millones de kWh)²

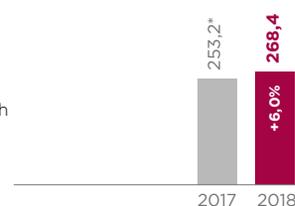
Consumo de electricidad en las principales instalaciones en millones de kilovatios-hora.

Incluye el consumo en las oficinas principales, aeropuertos principales e instalaciones de mantenimiento.

- Entre las iniciativas de eficiencia energética de Iberia, figura la sustitución de bombillas, que se tradujo en el siguiente ahorro en consumo de electricidad:

- Taller de motores: 2.679.979 kWh
- Terminal de manejo de carga: 665.180 kWh

Millones de kWh de electricidad



* Dato de 2017 no declarado anteriormente

Porcentaje de electricidad renovable² (%)

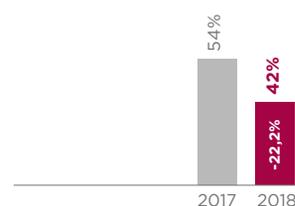
Porcentaje de electricidad consumida como se define anteriormente que procede de fuentes renovables. La principal fuente de energía renovable de IAG es el viento.

IAG se propone incrementar nuestro porcentaje global de electricidad renovable consumida como parte de nuestros objetivos de reducción de emisiones más a largo plazo.

- Consumo de electricidad renovable por aerolínea en 2018:

- Aer Lingus 52%
- British Airways 61%
- Iberia 0% y
- Vueling 0%

% de electricidad renovable

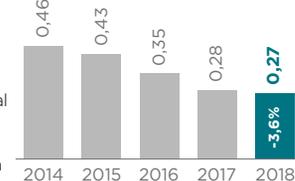


Intensidad energética por pasajero-kilómetro (gCO₂/pkm)

Este parámetro está diseñado para controlar nuestra eficiencia energética (Alcance 2, basada en ubicación) como una función de nuestra actividad de negocio (pasajero kilómetro). Complementa nuestro indicador de intensidad de emisiones únicamente por operaciones de vuelo.

- El consumo de electricidad del conjunto del Grupo se ha incrementado en 2018, si bien el crecimiento de los vuelos ha superado ligeramente dicho aumento.
- Nuestra eficiencia energética no presenta variaciones con respecto al año pasado. Esto se debe principalmente a la finalización de importantes proyectos de eficiencia energética en 2017, sin que en 2018 apenas haya habido cambios.

Intensidad energética por pasajero-kilómetro (gCO₂e/pkm)

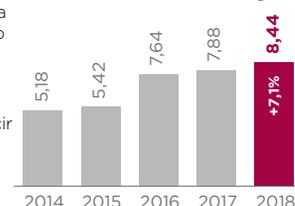


Alcance 3 Otras emisiones indirectas de GEI (millones de toneladas de CO₂e)

Otras emisiones indirectas incluyen aquellas asociadas con la producción, el transporte y la distribución de combustible, la fabricación y la retirada de aeronaves, el tratamiento de residuos, los viajes de negocios y el transporte de los empleados, las franquicias y el consumo de agua. Ahora se recogen más categorías.

- Las emisiones de Alcance 3 aumentaron un 7,1% en 2018 frente a 2017, en parte debido al crecimiento del negocio al ampliar el ámbito de los datos recogidos.
- Colaboramos activamente con los proveedores para gestionar y reducir nuestras emisiones de CO₂ de Alcance 3. Véase la sección de participación de los grupos de interés.

Millones de toneladas de CO₂e



Desempeño económico frente a impacto climático

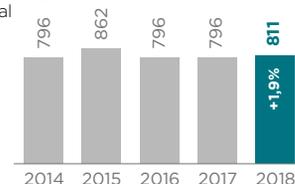


Ingresos/tonelada de CO₂e (euros/toneladas de CO₂e, combinación de emisiones de Alcance 1 y 2)

Este parámetro cuantifica a largo plazo la relación entre el crecimiento económico y el impacto climático de nuestras operaciones.

- Los ingresos por tonelada de CO₂ han mejorado ligeramente en relación con el año anterior debido al aumento de los factores de carga y el valor de la carga transportada.

Ingresos por tonelada de CO₂e €/t CO₂e (0%)



Contaminación acústica

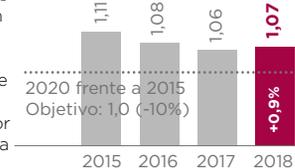


Contaminación acústica media (basado en cuotas y número de ciclos de aterrizaje y despegue por año)

Este parámetro cuantifica la contaminación acústica media por vuelo considerando las emisiones acústicas en la llegada y la salida de cada tipo de aeronave (utilizando valores de cuotas del gobierno británico, que son una clasificación relativa basada en niveles de emisiones acústicas certificadas) y el número de vuelos operados al año. Nota: en un único vuelo, la puntuación de un Boeing 747 sería de 6,0, mientras que la de un Airbus A320 (opción de motor actual) sería de 1,0.

- Estamos en proceso de retirar algunas de las aeronaves con mayor contaminación acústica y sustituirlas por aeronaves de última generación más silenciosas. Sin embargo, nuestro desempeño en 2018 descendió ligeramente debido a que el aumento de las operaciones de largo radio incrementó el peso y, por consiguiente, la puntuación de cuota de ruido de parte de nuestra flota.

Contaminación acústica media (cuotas de ruido por ciclo de aterrizaje y despegue)



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Contaminación acústica

Indicador de desempeño

Certificación de contaminación acústica de la flota (Capítulos 4 y 14 de la OACI)

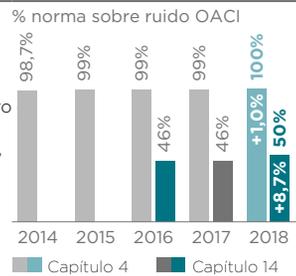
Descripción

La certificación de contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI comprende los límites de una combinación de niveles de ruido lateral, de aproximación y de vuelo. La norma tecnológica del Capítulo 4 de la OACI relativa a la contaminación acústica de las aeronaves se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2006 y el Capítulo 14 se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2017.

Aspectos más destacados de 2018

- Toda nuestra flota cumple la certificación sobre contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI.
- Durante 2018 aumentó el número de aeronaves de nuestra flota con certificación del Capítulo 14, y prevemos que siga aumentando en 2019 con la incorporación de aeronaves de nueva generación, como el Airbus A350 y el A320neo.

2018



Operaciones de descenso continuado² (%)

Las operaciones de descenso continuado emplean un ángulo de aproximación uniforme que permite a la aeronave volar más alto durante más tiempo en comparación con la aproximación por fases. Dicho procedimiento puede contribuir a reducir el consumo de combustible y la contaminación acústica que sufren aquellos que viven debajo de las trayectorias de aproximación.

- Nuestro objetivo es que todas nuestras aerolíneas alcancen registros, de media, superiores al 80% en los aeropuertos del Reino Unido.
- Antes de 2016, Iberia y Vueling no habían participado en iniciativas de operaciones de descenso continuado, pero desde ese año ambas aerolíneas han conseguido grandes progresos y siguen mejorando.
- Los datos no incluyen a Level, ya que actualmente no opera en el Reino Unido.

% de descensos continuados (media del Reino Unido)

Aerolínea	2013	2017	2018	% frente al año anterior
BA en todo el mundo	94,1	95,7	95,6	-0,1
BA a escala nacional	87,0	87,3	88,8	1,5
Aer Lingus	86,8	87,5	86,6	-0,9
Iberia	58,2	84,7	85,4	0,7
Vueling	61,8	76,1	78,9	2,8
Media del Reino Unido	86,1	87,2	88,3	1,1

Fuente: NATS para Sustainable Aviation. 2013 es el año de referencia.

Residuos

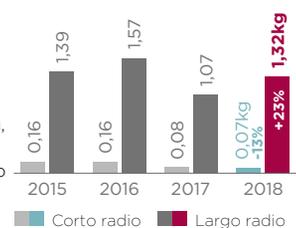


Promedio de residuos de cabina por pasajero (kg/pasajero)

Residuos de cabina generados por pasajero y división entre operaciones de largo radio y corto radio. Estamos trabajando para poder informar de este parámetro en forma de media del Grupo.

- En 2018, los residuos medios generados por pasajero de Vueling, incluidos catering y cabina, fueron de 0,19 kg (corto radio).
- En cuanto a Iberia, los residuos medios generados por pasajero de corto radio fueron de 0,14 kg, y los de largo radio, de 1,75 kg.
- En British Airways, el corto radio mejoró ligeramente, y el largo radio se incrementó debido a una oferta de productos mejorada.

Media de residuos en cabina por pasajero



* Los datos son solamente de British Airways

Calidad del aire



Porcentaje de la flota que cumple la norma CAEP de la OACI relativa a emisiones de óxidos de nitrógeno NO_x

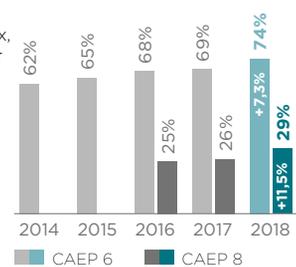
La norma CAEP de la OACI se aplica a las emisiones de NO_x de los motores de las aeronaves. Las normas son cada vez más estrictas y los motores certificados por la norma CAEP 8 deben emitir menos de la mitad del NO_x emitido por motores certificados según la norma CAEP original.

Las normas CAEP 4, 6 y 8 de la OACI sobre emisiones de NO_x son aplicables a los motores fabricados desde el 1 de enero de 2004, el año 2008 y el año 2014, respectivamente.

La OACI también está desarrollando una norma para partículas de motores de aviones, que se espera entre en vigor en 2020.

- Como el 97% de nuestros aviones cumple con la norma CAEP 4 sobre emisiones de NO_x, ahora nos centramos en cumplir con las normas CAEP 6 y 8, que son más estrictas.
- En 2018, también medimos por primera vez la media de emisiones de NO_x por ciclo de despegue y aterrizaje. Las emisiones generadas en dichas fases afectan a la calidad del aire de los lugares cercanos a los aeropuertos en los que operamos. La cifra fue de 9,44 kg NO_x/LTO en 2018. Comunicaremos las tendencias en años futuros.

% normas sobre NO_x OACI



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

Clientes



Satisfacción del cliente
(Net Promoter Score medio)

El *Net Promoter Score* (NPS) es un parámetro no financiero que mide la probabilidad de que un cliente recomiende una aerolínea de IAG. La satisfacción del cliente con los productos o servicios de una compañía es clave para el éxito del negocio y la competitividad a largo plazo (más información en la sección de Indicadores Clave de Rendimiento).

- Hemos establecido una metodología coherente en todo el Grupo para lograr una puntuación combinada única.
- La encuesta *Voice of Customer* (VoC) es la herramienta principal del programa de experiencia del cliente y proporciona comentarios valiosos que ayudan a identificar perspectivas que se pueden procesar para mejorar la propuesta del cliente.

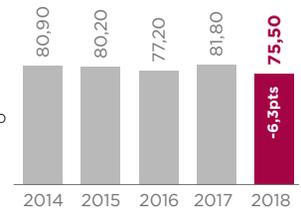


Puntualidad
(margen de 15 minutos)

La puntualidad se define como el porcentaje de vuelos que sale en el periodo de 15 minutos posterior a la hora de salida prevista. El momento de la salida se define como el momento en que se desbloquean los frenos de la aeronave para preparar el retroceso. Nos esforzamos por mejorar constantemente nuestra puntualidad, un factor determinante de la satisfacción del cliente.

- Pese a la mejora de las prácticas operativas en todas nuestras aerolíneas, el desempeño en puntualidad ha descendido a causa de un entorno muy complicado motivado por las huelgas de los servicios de control del tráfico aéreo en Europa.

Puntualidad (%)



Plantilla

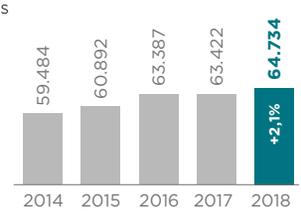


Empleo
(plantilla media equivalente)

La plantilla equivalente es el número de empleados ajustado para incluir los empleados a tiempo parcial, las horas extraordinarias y los proveedores externos. La plantilla equivalente media es la media de la plantilla equivalente de cada trimestre, medida de ese modo para captar mejor la estacionalidad. La plantilla es el número real de personas empleadas por el Grupo (empleados).

- Nuestra plantilla equivalente media aumentó un 2,1% en un año, mientras que nuestros AKO totales se incrementaron en un 6,1%. Así, las oportunidades de empleo han mejorado, al tiempo que se conseguían ganancias de productividad que contribuyeron a mantener nuestra competitiva base de costes.
- La plantilla total del Grupo a 31 de diciembre de 2018 es de 71.134

Plantilla media equivalente

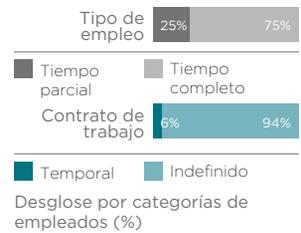


Composición^{2,6}
(tipo de empleo, contrato y categorías de los empleados)

Un empleado a tiempo parcial es aquel cuya jornada laboral equivale a menos de 30 horas semanales. Un contrato a tiempo parcial tiene una fecha final definida. El desglose de categorías de nuestros empleados refleja la distribución de los principales grupos de nuestra plantilla "aérea" -pilotos y tripulación de cabina- y "terrestre" -aeropuerto, corporativos y mantenimiento-.

- Este dato se declara por primera vez en 2018.

Tipo de empleo y contrato



Desglose por categorías de empleados (%)

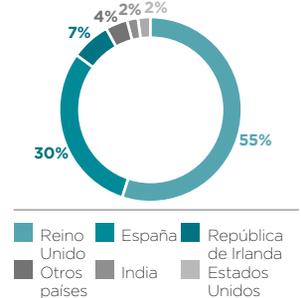


Empleados por país^{2,6}

Este indicador refleja la distribución de los empleados del Grupo según el país desde el que trabajan.

- Al final de 2018, IAG tenía empleados en 83 países.
- Un 95% de la plantilla del Grupo está ubicado en el Espacio Económico Europeo.

Empleados por ubicación geográfica (%)



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

2018

Plantilla

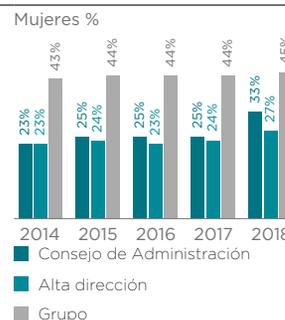
Diversidad de género⁶
(% de mujeres en el Consejo, la alta dirección y el Grupo)

Estamos comprometidos con la creación de una plantilla dotada de perspectivas, experiencias y trayectorias diversas a todos los niveles y en todo el Grupo.

En 2018, aumentamos la proporción de mujeres en el Consejo hasta el 33%, que representaba el objetivo anunciado que fijamos para 2020.

También nos hemos marcado el objetivo de alcanzar el 33% de mujeres en la alta dirección para 2025.

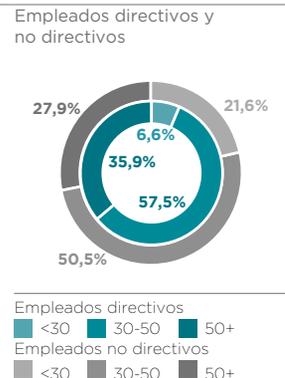
- En 2018 hemos aumentado el número de mujeres en el Consejo de 3 a 4.
- La proporción de mujeres en puestos de alta dirección del Grupo se ha incrementado del 24% al 27% en 2018.
- Todas las empresas del Grupo han actualizado sus estrategias de diversidad e inclusión para reflejar los objetivos de IAG.



Diversidad de edad⁶

Una plantilla con diferentes edades equilibra la necesidad de personas experimentadas con el mantenimiento de un plan para la sucesión a través de la contratación de nuevos talentos.

- IAG revisa la diversidad de edad en los siguientes rangos: menos de 30 años, 30 a 50 años y más de 50 años.
- Además, también informamos acerca de la diversidad de edad para el personal en funciones directivas y no directivas.



Empleados con discapacidad²

Esta medida se basa en el número total de empleados de British Airways e Iberia que han declarado sufrir alguna discapacidad. Los datos no están disponibles actualmente en nuestras otras compañías operativas. Entre ellas, British Airways e Iberia representan más del 80% de la plantilla total del Grupo.

- Este dato se declara por primera vez en 2018.



Rotación de la plantilla
(% voluntario y no voluntario)

IAG reconoce la importancia de retener la experiencia y el talento para el éxito del negocio y comunicamos la rotación como un parámetro de la estabilidad de nuestra plantilla.

La rotación de la plantilla se mide como el número de personas que abandonan el empleo en relación con el número medio de empleados del Grupo en el año.

La rotación voluntaria se produce cuando la baja se produce por elección del empleado (por ejemplo, dimisión, jubilación, despido voluntario), y la rotación no voluntaria ocurre cuando los motivos de la baja no corresponden a una decisión personal (por ejemplo, despido obligatorio, despido, etc.).

- En 2018, abandonaron el grupo 8.240 empleados, 2.435 de los cuales de forma no voluntaria.



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Plantilla

Indicador de desempeño

Contratación² (por edad y género)

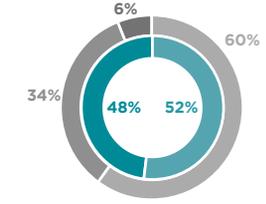
Descripción

Número total de puestos cubiertos, tanto por contratación sustitutiva como en nuevos puestos.

Aspectos más destacados de 2018

• Se cubrieron un total de 8.789 puestos en todo el Grupo, de los que el 52% fue ocupado por mujeres.

Puestos cubiertos por género y edad (%)



Género
 Grupos de edad
 ■ Mujeres ■ Hombres
 ■ <30 ■ 30-50 ■ 50+

Remuneración² (medias por género)

Remuneración media de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Dirección desglosada por género.

En 2018, el Consejo tuvo dos miembros ejecutivos, ambos hombres. Su remuneración se compone de salario base, complementos sujetos a tributación (vehículo de la empresa y sanidad privada), contribución al plan de pensiones de la empresa, incentivo anual e incentivo a largo plazo. Contando solo a los miembros del Consejo que estuvieron en el Consejo durante todo el año 2018, el Consejo también tuvo nueve miembros no ejecutivos, de los que seis eran hombres y tres mujeres. La remuneración de los consejeros no ejecutivos está compuesta por una asignación fija y complementos en forma de viajes.

El Comité de Dirección no incluye a los dos consejeros ejecutivos que son miembros del Consejo. Contando solamente a los miembros del Comité de Dirección que estuvieron empleados durante todo 2018, el Comité de Dirección estuvo compuesto por 8 hombres y 2 mujeres. Su remuneración se compone de los mismos elementos que la de los consejeros ejecutivos.

Para 2017, solo se incluyen las personas que estuvieron en servicio durante todo el año. La única diferencia es que los nueve consejeros no ejecutivos eran siete hombres y dos mujeres.

• La remuneración media de los hombres que integran el Consejo es considerablemente más alta que la media de la de las mujeres porque la remuneración de los consejeros ejecutivos es mucho mayor que la de los consejeros no ejecutivos, y la asignación del Presidente es mucho más alta que la de otros consejeros no ejecutivos. Los cargos de consejeros ejecutivos y el Presidente están todos ocupados por hombres.

• Comparando 2018 con 2017, la remuneración media de hombres y mujeres ha disminuido sustancialmente debido al fuerte descenso del pago de incentivos anuales y del incentivo a largo plazo. Esto afecta a los consejeros ejecutivos del Consejo y a todos los miembros del Comité de Dirección.

• Como solo hay dos mujeres en el Comité de Dirección, la remuneración media por género no se muestra por motivos de confidencialidad.



Gender pay gap² (media basada en tarifa por hora)

Gender pay gap hace referencia a la diferencia existente entre el importe medio cobrado por hombres y mujeres (basados en el pago de tarifas por hora) en la organización, expresado como porcentaje de lo que ganan los hombres.

El informe detallado está disponible para cada una de nuestras compañías del Reino Unido en: <https://gender-pay-gap.service.gov.uk/>

• Por primera vez, en 2018, las empresas del Reino Unido cuya plantilla se compone de más de 250 empleados tuvieron que informar sobre su *Gender pay gap*. La información se comunicó en abril de 2018, basada en datos a 5 de abril de 2017.

• En British Airways, el *Gender pay gap* es atribuible en gran parte a la baja proporción de mujeres piloto. Si se excluye de los cálculos a los pilotos, la diferencia de pago favorece a las mujeres por un 1%.

Empresa	2017 (%)
British Airways	10%
Avios	32%
British Airways Holidays	27%
British Airways Maintenance Cardiff	20%

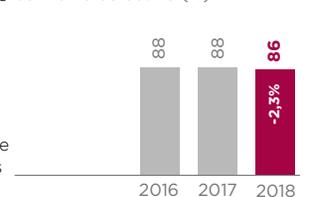
Diálogo social y sindicatos⁶ (% de empleados cubiertos por convenios colectivos)

Las relaciones con los empleados son un factor importante para mejorar y mantener el compromiso de la plantilla. Todos los empleados del Grupo tienen derecho a la representación a través de un convenio colectivo.

Nuestras empresas operativas cuentan con mecanismos consolidados de negociación y diálogo con los sindicatos que representan a sus empleados, lo que incluye una revisión periódica de cuestiones relacionadas con salud y seguridad de la plantilla.

• IAG tiene un Comité de Empresa Europeo que reúne a representantes de los distintos países del Espacio Económico Europeo (EEE) en los que opera el Grupo, que cubre a un 95% de la plantilla total del Grupo. Los representantes del Comité de Empresa Europeo reciben información y son consultados sobre cuestiones que pueden afectar a los empleados del Grupo en dos o más países del EEE. El Comité de Empresa Europeo se reunió dos veces en 2018.

Empleados cubiertos por convenio colectivo (%)



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos destacados de 2018

2018

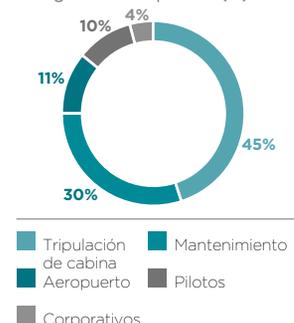
Plantilla

Media de horas de formación (media de horas de formación por empleado al año, horas de formación por categoría de empleado)

Se calcula convirtiendo los datos de formación de las aerolíneas por equivalente de empleado a tiempo completo para que se muestren como horas de formación por plantilla media equivalente del Grupo.

- En 2018 IAG siguió invirtiendo en formación de empleados en todo el Grupo, con especial énfasis en la propuesta al cliente.

Media de horas de formación por empleado y año



Salud y seguridad en el puesto de trabajo² (tasa de frecuencia de accidentes con baja, tasa de gravedad de los accidentes con baja)

Un accidente con baja es un accidente no mortal ocurrido con motivo del desempeño laboral o en horario laboral que provoca la pérdida de tiempo productivo.

Para calcular la tasa de frecuencia de accidentes con baja se multiplica el número de accidentes con baja por 100.000 y se divide el resultado entre el número total de horas trabajadas en el año.

La tasa de gravedad de los accidentes con baja mide el impacto de los accidentes laborales reflejado en las bajas de los trabajadores afectados. Se expresa como la media de jornadas perdidas por accidente con baja.

Estos datos no incluyen enfermedades profesionales

- El nuevo sistema de gestión del riesgo de seguridad introducido por British Airways, AIR (*Audit, Issue, Risk*), permite informar de los incidentes desde un dispositivo móvil o navegador web las 24 horas del día, siete días a la semana, desde cualquier parte del mundo. Ofrece información exhaustiva en tiempo real que permite mantener los niveles más altos de seguridad de una forma más inteligente e intuitiva.

- En 2018, los empleados del Grupo tuvieron 1,64 accidentes con baja por cada 100.000 horas trabajadas y, de media, cada uno de dichos accidentes generó 21,12 jornadas no trabajadas.

- En 2018, hubo que lamentar un caso de muerte en British Airways debido a un accidente de tráfico rodado dentro de los límites del aeropuerto de Heathrow.

	2018
Tasa de frecuencia de accidentes con baja	1,64
Tasa de gravedad de los accidentes con baja	21,12
Número de fallecimientos	1

Impuestos

Beneficio / (pérdida) millones de euros

Beneficios por país: beneficio contable consolidado del Grupo correspondiente al ejercicio por cada país donde tributa.

Las compañías filiales no han sido reportadas ya que no son consideradas materiales.

- El aumento de los beneficios imponibles en los principales países donde operamos en 2018 refleja la mejora del rendimiento financiero subyacente de nuestras compañías operadoras. En el Reino Unido, el aumento también viene motivado por una ganancia excepcional relacionada con los planes de pensiones de British Airways.

Beneficios por país (millones de euros)

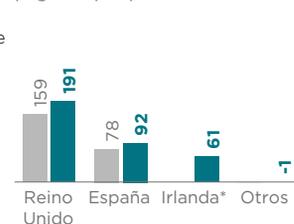


Impuestos sobre sociedades millones de euros

Impuestos pagados por país: pagos consolidados de impuestos en efectivo del Grupo correspondientes al ejercicio por cada país en que se realizaron

- El total de impuestos pagados de 343 millones de euros es inferior a la carga impositiva prevista del Grupo, de 671 millones de euros, principalmente porque la desgravación por pensiones en British Airways se produce en efectivo y no se basa en pérdidas y ganancias contables.
- El incremento de los impuestos pagados por país en los principales países donde operamos en 2018 refleja el aumento de los beneficios de nuestras compañías operadoras. El incremento de los impuestos pagados en el Reino Unido es proporcionalmente inferior al aumento de los beneficios porque la ganancia excepcional relacionada con las pensiones de British Airways no es una partida de impuesto en efectivo. En Irlanda, Aer Lingus compensa sus pérdidas fiscales de años anteriores con beneficios imponibles en 2017. Su pasivo por impuesto de sociedades pendiente de 2017 se pagó en 2018 junto a su pasivo de 2018.

Impuesto de sociedades pagados por país



* No se calcularon los datos de 2017

Sostenibilidad en acción



Plan global de compensación de carbono para la aviación

El plan global de compensación de carbono para la aviación, CORSIA, es esencial para que el sector cumpla su objetivo climático a largo plazo de reducir las emisiones netas hasta el 50% de los niveles de 2005 en 2050. En 2018, representantes de IAG en colaboración con la IATA y la OACI ayudaron a ultimar las normas que rigen el plan, incluidas las relacionadas con el seguimiento, la notificación y la verificación, el tratamiento de combustibles sostenibles para el sector de la aviación y las normas relativas a los programas para las aerolíneas y de compensación de carbono sobre compensaciones admitidas. Todas las aerolíneas elaboraron sus planes de control de emisiones en el marco de CORSIA antes de que se cumpliera el plazo previsto del 30 de septiembre de 2018 y estaban preparadas para iniciar el control de referencia a partir del 1 de enero de 2019.

Seguimos dando cumplimiento al régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea y, aunque esperábamos que CORSIA sustituyera la inclusión del sector de la aviación en el RCDE UE, tal y como se acordó en la resolución de la Asamblea General de la OACI de 2016, parece probable que ambos planes funcionarán en paralelo durante los primeros años de CORSIA. Continuamos trabajando con la IATA, con nuestras asociaciones sectoriales regionales y nacionales y directamente con los gobiernos nacionales para exigir una regulación unitaria que evite la distorsión del mercado y la fuga de carbono. También estamos buscando opciones con el gobierno británico para el tratamiento del sector de la aviación para una vez el Reino Unido abandone la Unión Europea.



Inversión y modernización de la flota

La modernización de la flota es una parte medular de la estrategia de IAG para reducir la intensidad de emisiones únicamente por operaciones de vuelo hasta 87,3 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro en 2020 y reducir la contaminación acústica un 10% por vuelo hasta alcanzar una cuota media de 1,0 para 2020.

En 2018, se incorporaron tres nuevos tipos de aeronaves a la flota de IAG: Airbus A320neo, A321neo y A350. También recibimos más entregas de aeronaves A330 y Boeing 787. Las nuevas aeronaves tienen un consumo de combustible hasta un 20% inferior al de las aeronaves que sustituyen y son hasta un 50% menos ruidosas, lo que beneficia a las comunidades cercanas a los aeropuertos donde operamos.

El año 2018 también marcó el final de una era para algunas flotas de IAG, ya que se retiraron los ocho últimos Boeing 767 y un Boeing 747 de British Airways. Los Boeing 747 restantes de British Airways se retirarán gradualmente hasta 2024. También están en marcha diversos proyectos de eficiencia, como los dedicados a la actualización de motores y la reducción de peso, para conseguir el mejor desempeño operativo de dichas aeronaves mientras sigan formando parte de la flota.

En los próximos años, se seguirá modernizando la flota con la entrega de 92 aeronaves de la serie A320neo, 41 A350 y 12 Boeing 787. Estas nuevas aeronaves ayudarán a que nuestras aerolíneas sigan mejorando la experiencia de los pasajeros al tiempo que minimizan el impacto sobre el clima y su contaminación acústica.



Combustibles sostenibles para el sector de la aviación

Los combustibles sostenibles para la aviación serán decisivos para que el sector cumpla sus objetivos climáticos a largo plazo. IAG sigue al frente en la labor de influir en la política nacional, regional e internacional para impulsar el desarrollo de dichos combustibles, un aspecto que concita cada vez mayor interés.

En 2018, en asociación con Airbus y Total, la entrega del primer Airbus A350 a Iberia se realizó con una mezcla al 10% de combustibles sostenibles para la aviación.

La asociación de British Airways con Velocys y Shell ha progresado y Velocys ha recibido una subvención al desarrollo del Departamento de Transporte del Reino Unido. Ya han finalizado el diseño de ingeniería inicial y el estudio de viabilidad del suministro de materia prima, además de haberse conseguido el emplazamiento, para el proyecto de construcción de la primera planta comercial de Europa destinada a convertir residuos domésticos en combustible renovable para aeronaves. IAG sigue trabajando con varios desarrolladores de tecnología para definir una serie de opciones de suministro para el futuro.

Como anticipo a la celebración de su centenario en 2019, British Airways también lanzó *Future of Fuels Challenge*, abierto a académicos de universidades británicas. Los ganadores recibirán una beca de 25.000 libras esterlinas para proseguir su labor de investigación; también tendrán la oportunidad de presentar la propuesta ganadora en el Simposio de Combustibles Alternativos (*Alternative Fuels Symposium*) de la IATA y la Cumbre Global sobre Aviación Sostenible (*Global Sustainable Aviation Summit*) del ATAG.

El Departamento de Transporte, *Sustainable Aviation e Innovate UK* también han patrocinado un Grupo de Interés Especial que ha brindado apoyo a investigadores y pequeñas y medianas empresas (pymes) que desean llevar a cabo nuevos proyectos de combustibles sostenibles para la aviación.



Fondo de carbono

Los donativos de los clientes al Fondo de carbono de British Airways nos han ayudado a financiar numerosos proyectos comunitarios en todo el mundo centrados en las energías renovables, la eficiencia energética y la reducción del carbono. En 2018, el fondo financió 12 proyectos dedicados a la inversión en paneles solares, la iluminación de alta eficiencia y el aislamiento y el almacenamiento de energía en centros educativos, comunitarios y deportivos del Reino Unido y África. El número total de proyectos financiados hasta la fecha se eleva a 39 y son más de 200.000 las personas que se benefician de ellos.

La segunda fase de un proyecto con el *Oi Pejeta Conservancy* pudo finalizarse con una subvención de 70.000 libras esterlinas del fondo de carbono, que permitió la sustitución de dos bombas de perforación a diésel por bombas que funcionan con energía solar. Dichas bombas proporcionan agua potable y mejoran la calidad del aire, además de ofrecer Wi-Fi gratuita para los escolares que habitan en un radio de 15 km de las bombas.

Más cerca de casa, una subvención del fondo de carbono de British Airways ha permitido financiar la conversión de un edificio en ruinas, ubicado en los terrenos de una escuela primaria en Renfrewshire (Escocia), en un centro comunitario con bajas emisiones de carbono.



Eficiencia en el consumo de combustible

Nuestro software de eficiencia Honeywell GoDirect Fuel comenzó a estar operativo en Iberia, British Airways y Air Lingus en noviembre de 2018; Vueling y el portal del Grupo comenzarán a utilizarlo en el primer trimestre de 2019. Esta nueva herramienta ayudará a identificar más oportunidades de eficiencia en el consumo de combustible y permitirá la evaluación comparativa en todo el grupo y la generación de informes sobre los resultados.

Vueling e Iberia comenzaron a trabajar en el marco del proceso *Collaborative Environmental Management* de Eurocontrol junto con AENA, la autoridad española de control del tráfico aéreo, para crear conjuntamente un espacio aéreo español más sostenible centrándose en las reducciones de la contaminación acústica y de las emisiones de CO₂.

Otros ejemplos de iniciativas de eficiencia en el consumo de combustible puestas en marcha en nuestras aerolíneas durante 2018 son los programas de retracción de las luces de aterrizaje, desplazamientos en tierra con un único motor sin grupo electrógeno auxiliar (APU), *Boeing Winds*, liberación de altitud a la salida, reducción del peso y lavado optimizado de motor. Todas estas iniciativas han permitido un ahorro conjunto superior a 65.000 toneladas de CO₂. También iniciamos una innovadora colaboración con Signol, expertos en economía del comportamiento, en el marco de nuestro programa de aceleración de *start-ups* Hangar 51.



Contaminación acústica

Nuestro programa de sostenibilidad sigue haciendo un fuerte énfasis en minimizar el impacto acústico de nuestras operaciones aéreas sobre la vida de las comunidades que rodean los aeropuertos donde operamos. Si bien estamos orgullosos de los progresos realizados en la reducción de la contaminación acústica de las aeronaves a lo largo del tiempo, reconocemos la persistente preocupación de las comunidades en cuanto a la contaminación acústica y estamos comprometidos con la búsqueda de soluciones.

Además de nuestra inversión en nuevas aeronaves, también hemos modificado las ya existentes para reducir su impacto acústico. Por ejemplo, en 2018, Aer Lingus equipó 28 de sus 37 aeronaves Airbus A320/21 con deflectores de flujo de aire, que ayudan a generar un sonido silbante durante la fase de descenso. Además, todas nuestras aerolíneas controlan la contaminación acústica operativa para garantizar que los vuelos se operen con sensibilidad e identificar mejoras siempre que resulte posible.

Seguimos colaborando con los grupos de interés, incluidos grupos comunitarios, reguladores y socios del sector, en nuestros aeropuertos principales para compartir ideas operativas y participar en labores de investigación y ensayos operativos. Por ejemplo, British Airways participa en *Heathrow Community Noise Forum* y trabajó con el grupo en 2018 para mejorar el cumplimiento de las rutas de salida diseñadas para minimizar el ruido del aeropuerto; colaboró asimismo en un ensayo para comprobar cómo influyen en el ruido los gradientes de ascenso.

British Airways participó también en un estudio del gobierno británico sobre la reducción de la contaminación acústica en las salidas, cuyas conclusiones señalaban que los dos principales procedimientos de salida que utilizan las aerolíneas distribuyen la contaminación acústica en las comunidades de formas ligeramente distintas, pero que, en general, la exposición a dicha contaminación es similar.

En 2018, también trabajamos con socios de *Sustainable Aviation* (SA) en el Reino Unido, incluidas otras aerolíneas, operadores aeroportuarios, fabricantes de aeronaves y NATS, la autoridad de control del tráfico aéreo del Reino Unido, para revisar nuestra acción conjunta en materia de contaminación acústica. Los informes de SA han demostrado que el sector ha logrado importantes avances en la reducción de su huella acústica en los últimos años. Asimismo, los futuros programas de SA se centrarán en promover nuevas mejoras operativas y conocer más en profundidad las diferentes opciones no acústicas en cuanto a calidad de vida disponibles para gestionar el impacto de la contaminación acústica de las aeronaves.



Residuos

Nuestras aerolíneas colaboran con los proveedores para reducir los residuos innecesarios y, en la medida de lo posible, evitar los plásticos de un solo uso. Por ejemplo, Vueling ha eliminado las tazas de té de plástico en los servicios de catering de las operaciones de corto radio y las ha sustituido por alternativas biodegradables.

Iberia también ha realizado cambios en sus servicios de a bordo y en su sala *premium* Dalí del aeropuerto de Madrid Barajas, incluidos los siguientes:

- sustitución de envoltorios de plástico para auriculares en clase *Business* por envoltorios de papel, lo que supone un ahorro de 436.000 bolsitas de plástico al año (1,5 toneladas menos de residuos de plástico);
- sustitución de latas de bebidas por envases de vidrio retornable, lo que supone un ahorro de 1 millón de latas al año (23,5 toneladas menos de residuos de aluminio);
- sustitución de envases para ensaladas individuales por bufé de ensaladas, lo que ahorra casi 200.000 envases (6 toneladas menos de residuos de plástico);
- sustitución de botellas de vino de plástico por botellas de vidrio reciclables, lo que supone un ahorro de 25.000 botellas de plástico (575 kg menos de residuos de plástico).

En 2018, la labor de Iberia en relación con el proyecto de la Unión Europea *LIFE+ Zero Cabin Waste* también avanzó con el diseño de un nuevo carrito para residuos de a bordo que facilita a la tripulación de cabina la separación de los residuos; se realizaron diversos vuelos de prueba entre Madrid y Barcelona y Londres y Ginebra para probar el nuevo producto. Los primeros resultados muestran que puede reciclarse, en lugar de eliminarse, una media de 13 kg más de residuos por vuelo.

British Airways nombró líderes de la guerra a los residuos (*War on Waste*) a más de 120 tripulantes de cabina para ayudar a abordar esta cuestión. Entre los éxitos cosechados en los primeros meses desarrollando dicha función se encuentran los siguientes:

- reducción del uso de varillas de plástico para cócteles en un 30%;
- cambio del envasado de los productos *Club Kitchen*, lo que evita la eliminación de más de 100.000 productos al año;
- recogida de tapones de corcho, lo que permite enviar unos 10 kg de corcho todos los meses a Re-Corked UK para su reciclaje;
- incorporación de formación sobre reducción y reciclaje de residuos en el curso para nuevos tripulantes de cabina.

IAG y British Airways también están abordando el problema de los residuos en sus sedes de Londres. En abril, introdujimos un recargo a las tazas de café desechables, se eliminaron los agitadores de plástico, los envases y los cubiertos de plástico de comida para llevar del comedor se sustituyeron por alternativas reutilizables y se retiraron de los dispensadores de agua los vasos de plástico. En total, se ahorraron más de un millón de artículos de plástico individuales de un solo uso en los ocho primeros meses desde la puesta en marcha de estas medidas.



Programa de prácticas laborales Inspire

Inspire, galardonado programa de prácticas laborales de British Airways, permite que los jóvenes vivan la emoción del sector de la aviación. En 2018, participaron más de 24.000 jóvenes a través de iniciativas de voluntariado de personal. Asimismo, 25 departamentos acogieron a 600 estudiantes para realizar semanas de prácticas laborales y British Airways volvió a ganar la acreditación Gold al respecto. Con *Teacher Take Off Days*, los profesores también pudieron disfrutar de un curso de prácticas de un día y se lanzó la campaña *Your Flying Future* para animar a los jóvenes con formación diversa a plantearse una carrera en el sector de la aviación.



Calidad del aire

El equipamiento de los servicios de tierra en los principales centros de operaciones del Grupo se está sustituyendo, siempre que resulta posible, por vehículos eléctricos, lo cual contribuye a reducir nuestra huella de carbono y a mejorar la calidad del aire para los residentes de la zona. El 38% de los vehículos de servicios aeroportuarios de Iberia ya son eléctricos, frente al 29% del año pasado.

Aer Lingus compró 61 tractores eléctricos para equipajes, cintas de equipajes, escaleras para pasajeros y sistemas de retroceso. Los vehículos eléctricos representan actualmente el 38% de la flota del equipamiento de los servicios de tierra de Aer Lingus.

Mototok, el sistema de retroceso eléctrico por control remoto que comercializa British Airways, se utiliza en todas las operaciones de corto radio en la Terminal 5 de Londres Heathrow. Además de mejorar las cifras de puntualidad, los nuevos sistemas de retroceso funcionan completamente con el suministro de electricidad 100% renovable de Londres Heathrow, lo que ahorra 7.400 toneladas de CO₂ y 28 toneladas de NO_x cada año, en comparación con los sistemas de diésel anteriores. British Airways sigue trabajando con Mototok y colabora en el desarrollo de un modelo para aeronaves de fuselaje ancho.



Salud y seguridad

La salud y la seguridad son fundamentales en nuestro negocio, tanto en aire como en tierra. Son nuestra máxima prioridad. Nuestro compromiso es operar de un modo seguro y saludable, cumpliendo toda la legislación, reglamentos, políticas de la empresa y normas sectoriales aplicables. Ese compromiso se aplica por igual a nuestros empleados, clientes y todos aquellos a los que afectan nuestras actividades.

Contamos con un gobierno corporativo robusto, dirigido por las comisiones de seguridad de cada una de nuestras compañías operadoras. La Comisión de Seguridad de IAG, presidida por el Consejero Delegado del Grupo, supervisa todos los asuntos relacionados con la seguridad operativa de las aerolíneas de IAG, así como los sistemas y los recursos dedicados a actividades de seguridad en todo el Grupo.

Nuestros clientes viajan en aeronaves y se desplazan por edificios y entornos que están sujetos a la reglamentación en materia de salud y seguridad vigente en cada país. Los procedimientos, sistemas y tecnología empleados en nuestras operaciones están diseñados para proteger tanto a los empleados como a los clientes.



Más allá de la accesibilidad

British Airways se ha comprometido a garantizar que el proceso de viaje resulte más sencillo y fácil para los clientes con diversidad funcional. Se llevó a cabo una campaña de comunicación interna y un vídeo con clientes de British Airways titulado “*Beyond Accessibility*”, que se ha incorporado a la formación de los compañeros para ayudarles a conocer y comprender las dificultades a las que pueden enfrentarse estos clientes cuando viajan. También están trabajando con los operadores aeroportuarios y agentes de *handling* para ofrecer un servicio más uniforme a los clientes, incluidos el trato prioritario durante interrupciones del servicio, áreas de facturación exclusivas y embarque prioritario más eficaz. Asimismo, British Airways se ha asociado con National Autistic Society para saber qué se puede hacer para ayudar y prestar apoyo a los clientes que también padecen discapacidades ocultas y no visibles.

En todo el Grupo, cumplimos la legislación aplicable en materia de accesibilidad para empleados y clientes con discapacidad en nuestros edificios y en nuestras operaciones.



Diversidad de la plantilla

La incorporación de la mujer a puestos de liderazgo es fundamental y hemos definido el objetivo de llegar al 33% de mujeres en nuestros niveles de alta dirección (200 cargos principales) para 2025. Realizaremos un seguimiento de nuestros progresos e informaremos de ellos, incluido lo referente a la reserva de cargos directivos en todo el Grupo. Para ello, hemos puesto en marcha un programa integral de acción. A continuación, se enumeran algunas de las actividades llevadas a cabo al respecto en 2018:

- Una serie de sesiones informativas en todo el Grupo destinadas a lograr el compromiso y la sensibilización de los equipos directivos.
- Un cuestionario de diagnóstico para alrededor de 2.000 directivos en todo el Grupo realizado en junio, en el que compartieron sus experiencias en el ámbito de la inclusión de género. Las diferentes compañías operadoras están llevando a cabo importantes acciones en el marco de sus planes de diversidad.
- British Airways y Avios publicaron sus datos de *Gender Pay Gap* en abril.
- Con motivo del Día Internacional de la Mujer en marzo, los vuelos de British Airways y Aer Lingus estuvieron tripulados y operados por compañeras.
- IAG se asoció con la empresa social Rocking Ur Teens para organizar una conferencia del programa STEM en noviembre en la que participaron 250 alumnas de edades comprendidas entre los 13 y los 15 años. El objetivo era motivar e inspirar a la próxima generación de mujeres jóvenes para que trabajen en el sector de las aerolíneas.
- Se pusieron en marcha programas de asesoramiento y patrocinio en todo el Grupo para la alta dirección.



Cadena de suministro

El Código de Conducta para proveedores de IAG es el marco principal que establece los estándares que deben cumplir los proveedores que trabajan con IAG y sus compañías operadoras. El Código de Conducta para proveedores cubre los estándares de integridad en materias laboral, de salud y seguridad, medioambiental y empresarial.

En 2018, IAG puso en marcha un proceso de gestión del riesgo más sólido para facilitar la diligencia debida y el seguimiento de nuestros proveedores a lo largo de todo su ciclo de vida. IAG Global Business Services (GBS) ha contratado a Bureau van Dijk, un importante proveedor de inteligencia empresarial, para profundizar en el conocimiento del cumplimiento jurídico, social, medioambiental y financiero de nuestros proveedores. Hasta la fecha, se ha examinado a más de 5.500 proveedores en la primera fase de funcionamiento.

Supervisamos a los proveedores por la cantidad de riesgos y la gravedad de cada tipo de riesgo. IAG se reserva el derecho de realizar auditorías *in situ*, revisiones de incidencias y planes de medidas correctivas, así como a rescindir los contratos cuando se producen incumplimientos graves. El propósito de IAG es colaborar con los proveedores que muestren un desempeño insatisfactorio para mejorar sus estándares. Las auditorías corren a cargo de auditores externos fiables con experiencia demostrada en impulsar prácticas empresariales responsables en cadenas de suministro globales.

En 2019, seguiremos examinando a los proveedores desde el inicio y con una periodicidad trimestral para aumentar el número de proveedores cubiertos. Los resultados se revisarán junto con los responsables de riesgos de manera continua.



Contribución a la comunidad

Aer Lingus celebró el 21º aniversario de su asociación con el programa *Change for Good* de UNICEF y recaudó un millón de dólares estadounidenses a través de donaciones de clientes a bordo. La compañía también siguió colaborando con Special Olympics Ireland, llegando a recaudar más de 8.000 euros además de donar vuelos.

La asociación de British Airways con Comic Relief para fines benéficos *Flying Start* alcanzó un importante hito en 2018 al lograr su objetivo para 2020 de recaudar 20 millones de libras esterlinas dos años antes de lo previsto. Tras el tsunami de Indonesia en septiembre, British Airways recaudó de sus clientes 188.576 libras esterlinas en respuesta a la petición de Disasters Emergency Committee. En un acto conjunto con Aerobility, 99 usuarios de sillas de ruedas tiraron de un Boeing 787-9 durante 100 metros, lo cual les valió recaudar 16.000 libras esterlinas y hacerse con un récord Guinness.

Iberia ha ampliado hasta 2020 su asociación con Amadeus para apoyar el programa de inmunización de UNICEF. Desde 2013, esta colaboración ha resultado en 935.000 euros recaudados y ha permitido vacunar a más de un millón de niños en Chad, Angola y Cuba.

La colaboración de Vueling con Save the Children generó 235.000 euros en donaciones de clientes en 2018. Vueling donó 120 billetes de avión a la fundación Make-A-Wish, que ayuda a niños con enfermedades graves a disfrutar de experiencias transformadoras. Vueling también donó a Nutrition Without Borders botellas de agua sin abrir procedentes de vuelos, en una iniciativa que también reduce los residuos de a bordo.



Esclavitud moderna

El tráfico de seres humanos es una preocupación seria para el sector aeronáutico. Es un tema al que prestamos más atención, si cabe, desde que en 2015 se reformara el Código Penal español y se introdujera la Ley británica sobre la Esclavitud Moderna.

Para IAG, que transporta a más de 100 millones de pasajeros al año y tiene decenas de miles de proveedores, la esclavitud y el tráfico de personas es un tema relevante. No tenemos casos conocidos de violaciones de los derechos humanos dentro de nuestra organización, y estamos aumentando nuestro análisis de proveedores para asegurarnos de que ese es también su caso. Colaboramos estrechamente con gobiernos y los aeropuertos en los que operamos para garantizar que cualquier tráfico sospechoso en nuestros vuelos se denuncie y trate debidamente. Formamos a nuestros empleados para que reconozcan los indicios de situaciones de tráfico de personas potencial y facilitamos procedimientos de denuncias para circunstancias sospechosas.

En junio de 2018, publicamos nuestra segunda Declaración sobre esclavitud y tráfico de personas del Grupo, tal y como establece la Ley sobre esclavitud moderna (*Modern Slavery Act*) de 2015 del Reino Unido. Todos los contratos con nuevos proveedores y los que se renuevan ya incluyen cláusulas sobre esclavitud moderna. Diversos representantes de IAG asistieron a un seminario de la IATA sobre esclavitud moderna para compartir conocimientos y buenas prácticas. El seminario se cerró con una resolución que denuncia el tráfico de personas y que reafirma los compromisos para luchar contra este problema con medidas como el intercambio de buenas prácticas, la formación del personal y la provisión de información. La IATA aprobó dicha resolución en su Junta General de 2018.

Aer Lingus ha impartido formación sobre el tráfico de personas a pilotos y tripulantes de cabina desde 2016 y organiza cursos periódicos al respecto en ciclos de tres años. En los manuales de operaciones, también se incluyen orientaciones y procedimientos sobre tráfico de personas para la tripulación de vuelo y de cabina. British Airways también se asegura de que todos los tripulantes de cabina reciban formación para reconocer signos de tráfico de personas con una sesión de sensibilización que ahora se incluye en la formación obligatoria anual.

Ética e integridad

IAG y sus compañías operadoras cuentan con políticas en que se definen las directrices generales que rigen la conducta de los consejeros y los empleados del Grupo a la hora de desarrollar sus relaciones comerciales y profesionales. Se espera que todos los consejeros y empleados actúen de forma íntegra y de acuerdo con las leyes de los países en los que llevan a cabo su labor. IAG también dispone de un Código de Conducta que define las normas de comportamiento que esperamos que cumplan nuestros proveedores. En 2019, IAG dispondrá de un nuevo Código de Conducta para todo el Grupo que se aplicará a todos los consejeros, directivos y empleados, así como a sus partes vinculadas.

Se realizan varias actividades de formación y comunicación dirigidas a consejeros, empleados y terceros para dar a conocer los principios que rigen la conducta del Grupo y sus empleados. En 2019, se dispondrá de un nuevo curso de *e-learning* que servirá de apoyo para el nuevo Código de Conducta y en el que participarán todos los empleados y consejeros del Grupo.

Existen instancias en todo el Grupo a las que los empleados pueden recurrir para recibir consejo o para comunicar quejas o malas conductas, reales o presuntas. En todo el Grupo, hay establecidos canales de denuncia a cargo de *Safecall* y *Ethicspoint* para la comunicación de irregularidades con carácter confidencial. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG revisa anualmente la eficacia de estos canales. En esta revisión anual, se analizan el volumen de denuncias por categoría, la puntualidad del seguimiento, la responsabilidad del seguimiento y cualesquiera cuestiones planteadas que puedan tener repercusión en los estados financieros. La revisión anual la coordina el Director de Auditoría del Grupo. En 2018, se recibió un total de 201 denuncias a través de los canales de información confidenciales. Esta cifra se compara con las 205 denuncias recibidas en 2017. Todas las denuncias recibieron seguimiento y se investigaron en caso necesario, además de comunicarse a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Política y programa de prevención de la corrupción

IAG y sus compañías operadoras no toleran ninguna forma de soborno o corrupción. Esta postura se refleja claramente en las políticas del Grupo, que están a disposición de todos los consejeros y empleados. Cada compañía operadora cuenta con un departamento de cumplimiento encargado de gestionar el programa de prevención de sobornos correspondiente. Dichos equipos de cumplimiento se reúnen periódicamente en grupos de trabajo y grupos de seguimiento y cada año revisan los riesgos de soborno en todo el Grupo. Los riesgos principales identificados en la revisión de 2018 se refieren al uso de terceros, decisiones operativas y comerciales en las que intervienen organismos públicos y uso indebido de regalos y atenciones.

Los cursos de formación para la prevención de sobornos incluyen sesiones de *e-learning* y presenciales. Cada compañía operadora define sus necesidades de formación, que se determinan a partir de factores como la categoría y las responsabilidades de los empleados. En 2019, se impartirá un curso actualizado de *e-learning* en todo el Grupo.

Los procedimientos de diligencia debida basados en el riesgo y previstos por el programa incluyen exámenes, informes externos, entrevistas y visitas a las empresas, dependiendo del nivel de riesgo que presente cada tercero en particular. En 2018, el Grupo incluyó exámenes de integridad en su nuevo sistema de gestión de proveedores para todo el Grupo y en 2019 se pondrá en marcha una nueva herramienta de gestión de terceros para aquellos que presenten mayor riesgo, junto con procedimientos actualizados.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de IAG recibe un informe anual sobre el programa.

Procesos contra el blanqueo de capitales

IAG dispone de varios procesos y procedimientos puestos en marcha en todo el Grupo, tales como investigación y gestión de proveedores, procesos *Know your Counterparty* y directrices del departamento financiero del Grupo que ayudan a combatir el blanqueo de capitales en el negocio.

INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

El Informe Anual español de Gobierno Corporativo de International Consolidated Airlines Group, S.A. correspondiente al ejercicio 2018, preparado conforme al modelo aprobado por la Circular 2/2018, de 12 de junio, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores forma parte integrante de este Informe de Gestión y, desde la fecha de publicación del Informe Anual de 2018, se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web corporativa de International Consolidated Airlines Group, S.A., quedando incorporado por referencia a todos los efectos oportunos.

**INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. Y
SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**Informe de Verificación Independiente del Estado de Información
No Financiera Consolidado correspondiente al ejercicio anual
terminado el 31 de diciembre de 2018**

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO

A los accionistas de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2018, de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. y sociedades dependientes (en adelante, el Grupo) que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en el apartado "Tabla de contenidos" incluido en el anexo del EINF adjunto.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards* de *Global Reporting Initiative* (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en el apartado "Tabla de contenidos" incluido en el anexo del citado Estado.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado, que se refiere exclusivamente al ejercicio 2018. Los datos correspondientes a ejercicios anteriores no estaban sujetos a la verificación prevista en la normativa mercantil vigente. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, “Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica” (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2018 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado “Información General”, considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2018.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2018.

- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2018 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Fundamento de la conclusión modificada

Tal y como se especifica en el apartado "Tabla de contenidos" incluido en el anexo, el Estado de Información no Financiera adjunto no incluye los desgloses de información relativos a cuestiones sociales y relativas al personal en relación con el número de horas de absentismo, las remuneraciones medias y la brecha salarial, requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

Conclusión modificada

Basándonos en los procedimientos realizados y en las evidencias que hemos obtenido, excepto por los efectos de la cuestión descrita en el "Fundamento de la conclusión modificada", no se ha puesto de manifiesto aspecto adicional alguno que nos haga creer que el EINF del Grupo correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2018 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en el apartado "Tabla de contenidos" incluido en el anexo del citado Estado.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

ERNST & YOUNG, S.L.



Antonio Capella Elizalde

4 de marzo de 2019

Estado de información no financiera consolidado

El presente estado fue preparado para dar cumplimiento a los requisitos recogidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad (por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas). El estado de información no financiera forma parte del Informe de Gestión del Grupo.

Proporcionamos información sobre cuestiones medioambientales, sociales, laborales y de derechos humanos, que son relevantes para la compañía e importantes para el desarrollo de sus actividades de negocio.

INDICE

Información general

2 Modelo de negocios

3 General

Cuestiones sociales y relativas al personal

4 Enfoque de gestión

5 Resultados e indicadores clave de desempeño

8 Organización del trabajo

8 Salud y seguridad

8 Relaciones sociales

9 Formación

9 Accesibilidad

9 Igualdad

Medio ambiente

10 Enfoque de gestión

13 Resultados

13 Cuestiones medioambientales

13 Contaminación

14 Economía circular y prevención y gestión de residuos

15 Uso sostenible de los recursos

16 Cambio climático

17 Biodiversidad

Derechos humanos

18 Enfoque de gestión

18 Procedimientos de diligencia debida

Lucha contra la corrupción y el soborno

19 Enfoque de gestión

19 Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno

Otra información de la compañía

20 Enfoque de gestión

20 Compromiso con el desarrollo sostenible

22 Cadena de suministro sostenible

23 Gestión de relaciones con clientes

23 Información fiscal

ANEXO

25 Tabla de contenidos

Secciones extraídas del Informe de Gestión para referencia:

27 Gestión del riesgo y principales factores de riesgos

34 Sostenibilidad

Modelo de negocios

Breve descripción del modelo de negocios del grupo, incluyendo su entorno empresarial, organización y estructura

IAG combina aerolíneas líderes del Reino Unido, España e Irlanda, lo cual les permite reforzar su presencia en el mercado de la aviación manteniendo sus marcas y operaciones.

Cada aerolínea se enfoca en diferentes áreas geográficas y mercados de clientes, proporcionando a nuestros clientes opciones que abarcan todo el espectro de necesidades y ocasiones de viaje.

Los clientes de las aerolíneas se benefician de una red combinada más amplia para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías y una mayor capacidad para invertir en productos y nuevos servicios gracias a una mejorada solidez financiera.

IAG es la sociedad matriz del Grupo y ejerce una influencia vertical y horizontal en su cartera de empresas. IAG cuenta con el respaldo de su Comité de Dirección, formado por Consejeros Delegados de las diferentes compañías operadoras y la alta dirección de IAG. La cartera del Grupo se establece sobre una plataforma integrada común que potencia la eficiencia y la simplicidad, permitiendo al mismo tiempo que cada compañía operadora alcance sus propios objetivos de rendimiento y mantenga su identidad propia.

Presencia de mercado

Primera posición en Barcelona, Londres y Madrid, segunda posición en Dublín, en relación a Asientos-kilómetro ofertados (AKO)

Pasajeros transportados 113 millones +7,7% frente al año anterior

Asientos-kilómetro ofertados 324.808 millones +6,1% frente al año anterior

Toneladas-kilómetro transportadas 5.713 millones - 0,9% frente al año anterior

Destinos 268

Objetivos y estrategias

Nuestra visión es convertirnos en el grupo de aerolíneas líder a escala mundial y maximizar la creación de valor sostenible para nuestros accionistas y clientes.

Nuestras prioridades estratégicas son:

- Fortalecer una cartera de marcas y operaciones de primer nivel
- Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
- Mejorar la plataforma integrada común

Las alcanzamos nuestras prioridades a través

- Incomparable propuesta de valor al cliente
- Crecimiento sostenible y creador de valor
- Eficiencia e innovación

Factores y tendencias principales que afectan a la evolución futura de la compañía

Referirse a la sección de Gestión del riesgo y principales factores de riesgos incluida en el Anexo.

Información general

Referencia en el informe al marco informativo nacional, europeo o internacional empleados para seleccionar los indicadores clave de resultados (KPI)

Nuestros indicadores de desempeño de sostenibilidad se basan en los estándares *Global Reporting Initiative* (GRI) y se seleccionan para reflejar nuestros indicadores de rendimiento

Materialidad

En otoño de 2017, finalizamos un análisis de materialidad realizado de acuerdo con las *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Guidelines* y efectuando una valoración comparativa con otros marcos de materialidad. Colaboramos, junto con algunos de nuestros principales grupos de interés externos, incluidos inversores, clientes corporativos, proveedores y ONG. Se designó a la fundación benéfica *Business in the Community* para supervisar objetivamente el proceso, facilitar talleres, revisar las entrevistas y preparar una matriz de materialidad.

Durante 2018, trabajamos con la GRI y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para desarrollar una guía sectorial de la GRI para aerolíneas. El objetivo es mejorar la coherencia y permitir comparaciones en todo el sector. Los problemas que la IATA y la GRI señalaron para el sector de las aerolíneas concuerdan con los identificados por IAG.

Aspectos materiales de sostenibilidad de IAG

Medio ambiente	Impacto y desarrollo local	Plantilla	Competitividad futura	Gobierno corporativo
<ul style="list-style-type: none"> Cambio climático (se incluyen las emisiones, la modernización de la flota, la eficiencia en el consumo de combustible y los combustibles sostenibles para el sector de la aviación) Consumo de energía Residuos 	<ul style="list-style-type: none"> Contaminación acústica Impacto económico local (creación de empleo) Calidad del aire Compromiso con la comunidad y organizaciones benéficas 	<ul style="list-style-type: none"> Satisfacción de los empleados Diversidad e igualdad Gestión del talento 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño financiero (rentabilidad para los inversores a corto plazo y sostenibilidad a largo plazo) Satisfacción del cliente Tarifificación de las emisiones de carbono Innovación, investigación y desarrollo 	<ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento de la legislación y la regulación Gestión de la cadena de suministro

Las enfermedades profesionales, el agua y la biodiversidad no se consideran actualmente como material para IAG en función de la escala de nuestros impactos en estas áreas y la importancia relativa asignada en comparación con otras cuestiones evaluadas por nuestros grupos de interés. Sin embargo, mantenemos esto bajo revisión regular.

Gobernanza de los datos

El alcance de nuestros datos sobre desempeño en sostenibilidad incluye todas nuestras operaciones de aerolíneas y transporte aéreo de carga, excepto algunos datos específicos de LEVEL Austria y LEVEL Francia que iniciaron operaciones en el verano de 2018. Las operaciones de LEVEL España (tres aeronaves A330) están incluidas en el alcance de todos nuestros datos medioambientales. LEVEL Austria (cuatro aeronaves A321) y LEVEL Francia (dos aeronaves A330) sólo son objeto de información en relación con parámetros de ruido de las aeronaves y emisiones de NO_x del CAEP de la OACI. Los datos de las seis aeronaves constituyen un 1,1% de nuestra flota total en 2018 (573) y menos de un 1% de nuestras emisiones de Alcance 1.

Actualmente, las funciones de Avios y GBS se incluyen en el alcance de nuestros parámetros de plantilla, pero no en el de los parámetros medioambientales (donde constituyen menos del 1% de los aspectos medioambientales importantes).

Si la compañía publica un informe no financiero independiente, debe indicarse claramente que la información forma parte del informe de gestión

El Estado de información no financiera consolidado forma parte del Informe de Gestión del Grupo.

Enfoque de gestión

Descripción de las políticas introducidas por la compañía asociadas a cuestiones sociales y relativas al personal

La estructura del Grupo supone que cada compañía operadora es responsable de las políticas y procedimientos relacionados con su plantilla directa, lo que incluye identificar y evaluar los riesgos y la puesta en marcha de controles y procedimientos de medición adecuados. Al nivel de Grupo, IAG dispone de una Política de Selección de Consejeros y Diversidad que establece los principios que rigen el proceso de selección y el enfoque de diversidad del Consejo de Administración y el Comité de Dirección de IAG.

También cuenta con una política de Igualdad de Oportunidades a nivel del Grupo (Instrucción 4 del Grupo) cuyo propósito es abordar y eliminar la discriminación y fomentar la igualdad de oportunidades con independencia de la edad, el género, la discapacidad, la etnia, la religión o la orientación sexual.

Dada la existencia de distintas compañías operadoras en el Grupo, todas las políticas y los programas de formación se implementan en cada compañía operadora, y cada una de ellas es responsable de establecer los cursos específicos obligatorios en su organización, la frecuencia con la que deben realizarse y los empleados que deben asistir. Los siguientes cursos básicos de formación corporativa del Grupo son comunes a todas las compañías operadoras:

- Código de Conducta (se añadirá en 2019 con el lanzamiento de nuestro nuevo Código del Grupo)
- Cumplimiento de la legislación sobre competencia
- Cumplimiento en materia de antisoborno y anticorrupción
- Privacidad, seguridad y protección de los datos

Descripción de los principales riesgos asociados a las cuestiones sociales y relativas al personal

Referirse a la sección de Gestión del riesgo y principales factores de riesgos incluida en el Anexo.

Resultados e indicadores clave de desempeño

Número total de empleados y distribución por país, sexo, edad y clasificación profesional

Número total de contratos de trabajo y su distribución por modalidad; promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional

● Indicador mejorado ● Indicador no mejorado

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018														
Empleo (plantilla media equivalente)	<p>La plantilla equivalente es el número de empleados ajustado para incluir los empleados a tiempo parcial, las horas extraordinarias y los proveedores externos. La plantilla equivalente media es la media de la plantilla equivalente de cada trimestre, medida de ese modo para captar mejor la estacionalidad.</p> <p>La plantilla es el número real de personas empleadas por el Grupo (empleados).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nuestra plantilla equivalente media aumentó un 2,1% en un año, mientras que nuestros AKO totales se incrementaron en un 6,1%. Así, las oportunidades de empleo han mejorado, al tiempo que se conseguían ganancias de productividad que contribuyeron a mantener nuestra competitiva base de costes. La plantilla total del Grupo a 31 de diciembre de 2018 es de 71.134 	<p>Plantilla media equivalente</p> <table border="1"> <caption>Plantilla media equivalente (2014-2018)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Plantilla media equivalente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>59,484</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>60,892</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>63,387</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>63,422</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>64,734 (+2,1%)</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Plantilla media equivalente	2014	59,484	2015	60,892	2016	63,387	2017	63,422	2018	64,734 (+2,1%)		
Año	Plantilla media equivalente																
2014	59,484																
2015	60,892																
2016	63,387																
2017	63,422																
2018	64,734 (+2,1%)																
Composición¹ (tipo de empleo, contrato y categorías de los empleados)	<p>Un empleado a tiempo parcial es aquel cuya jornada laboral equivale a menos de 30 horas semanales.</p> <p>Un contrato temporal tiene una fecha final definida.</p> <p>El desglose de categorías de nuestros empleados refleja la distribución de los principales grupos de nuestra plantilla "aérea" –pilotos y tripulación de cabina– y "terrestre" –aeropuerto, corporativos y mantenimiento–.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Este dato se declara por primera vez en 2018. 	<p>Tipo de empleo y contrato</p> <p>Desglose por categorías de empleados (%)</p> <table border="1"> <caption>Desglose por categorías de empleados (%)</caption> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aeropuerto</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Tripulación de cabina</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>Corporativos</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>Pilotos</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>Mantenimiento</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	Aeropuerto	35%	Tripulación de cabina	26%	Corporativos	18%	Pilotos	11%	Mantenimiento	10%		
Categoría	Porcentaje																
Aeropuerto	35%																
Tripulación de cabina	26%																
Corporativos	18%																
Pilotos	11%																
Mantenimiento	10%																
Empleados por país¹	<p>Este indicador refleja la distribución de los empleados del Grupo según el país desde el que trabajan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Al final de 2018, IAG tenía empleados en 83 países. Un 95% de la plantilla del Grupo está ubicado en el Espacio Económico Europeo. 	<p>Empleados por ubicación geográfica (%)</p> <table border="1"> <caption>Empleados por ubicación geográfica (%)</caption> <thead> <tr> <th>País</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>España</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>Reino Unido</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>República de Irlanda</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>India</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Otros países</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Estados Unidos</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	País	Porcentaje	España	55%	Reino Unido	30%	República de Irlanda	7%	India	4%	Otros países	2%	Estados Unidos	2%
País	Porcentaje																
España	55%																
Reino Unido	30%																
República de Irlanda	7%																
India	4%																
Otros países	2%																
Estados Unidos	2%																

¹ Basado en la plantilla a 31 de diciembre de 2018.

Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018																								
Diversidad de género¹ (% de mujeres en el Consejo, la alta dirección y el Grupo)	<p>Estamos comprometidos con la creación de una plantilla dotada de perspectivas, experiencias y trayectorias diversas a todos los niveles y en todo el Grupo.</p> <p>En 2018, aumentamos la proporción de mujeres en el Consejo hasta el 33%, que representaba el objetivo anunciado que fijamos para 2020.</p> <p>También nos hemos marcado el objetivo de alcanzar el 33% de mujeres en la alta dirección para 2025.</p>	<ul style="list-style-type: none"> En 2018 hemos aumentado el número de mujeres en el Consejo de 3 a 4. La proporción de mujeres en puestos de alta dirección del Grupo se ha incrementado del 24% al 27% en 2018. Todas las empresas del Grupo han actualizado sus estrategias de diversidad e inclusión para reflejar los objetivos de IAG. 	<p>Mujeres %</p> <table border="1"> <caption>Mujeres %</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Consejo de Administración</th> <th>Alta dirección</th> <th>Grupo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>23%</td> <td>24%</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>25%</td> <td>24%</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>25%</td> <td>23%</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>25%</td> <td>24%</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>33%</td> <td>27%</td> <td>45%</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Consejo de Administración	Alta dirección	Grupo	2014	23%	24%	43%	2015	25%	24%	44%	2016	25%	23%	44%	2017	25%	24%	44%	2018	33%	27%	45%
Año	Consejo de Administración	Alta dirección	Grupo																								
2014	23%	24%	43%																								
2015	25%	24%	44%																								
2016	25%	23%	44%																								
2017	25%	24%	44%																								
2018	33%	27%	45%																								

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018												
Diversidad de edad¹	<p>Una plantilla con diferentes edades equilibra la necesidad de personas experimentadas con el mantenimiento de un plan para la sucesión a través de la contratación de nuevos talentos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> IAG revisa la diversidad de edad en los Empleados directivos y siguientes rangos: menos de 30 años, 30 a 50 años y más de 50 años. Además, también informamos acerca de la diversidad de edad para el personal en funciones directivas y no directivas. 	<p>Empleados directivos y no directivos</p> <table border="1"> <caption>Empleados directivos y no directivos</caption> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th><30</th> <th>30-50</th> <th>50+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Empleados directivos</td> <td>57,5%</td> <td>35,9%</td> <td>6,6%</td> </tr> <tr> <td>Empleados no directivos</td> <td>27,9%</td> <td>50,5%</td> <td>21,6%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	<30	30-50	50+	Empleados directivos	57,5%	35,9%	6,6%	Empleados no directivos	27,9%	50,5%	21,6%
Categoría	<30	30-50	50+												
Empleados directivos	57,5%	35,9%	6,6%												
Empleados no directivos	27,9%	50,5%	21,6%												

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018																								
Rotación de la plantilla (% voluntario y no voluntario)	<p>IAG reconoce la importancia de retener la experiencia y el talento para el éxito del negocio y comunicamos la rotación como un parámetro de la estabilidad de nuestra plantilla.</p> <p>La rotación de la plantilla se mide como el número de personas que abandonan el empleo en relación con el número medio de empleados del Grupo en el año.</p> <p>La rotación voluntaria se produce cuando la baja se produce por elección del empleado (por ejemplo, dimisión, jubilación, despido voluntario), y la rotación no voluntaria ocurre cuando los motivos de la baja no corresponden a una decisión personal (por ejemplo, despido obligatorio, despido, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> En 2018, abandonaron el grupo 8.240 empleados, 2.435 de los cuales de forma no voluntaria. 	<p>Voluntario y no voluntario (%)</p> <table border="1"> <caption>Voluntario y no voluntario (%)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Voluntario</th> <th>No voluntario</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016</td> <td>6%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>8%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>8%</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Desglose por género y edad de personas que abandonan el empleo en 2018 (%)</p> <table border="1"> <caption>Desglose por género y edad de personas que abandonan el empleo en 2018 (%)</caption> <thead> <tr> <th>Género</th> <th><30</th> <th>30-50</th> <th>Más de 50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mujeres</td> <td>49%</td> <td>31%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Hombres</td> <td>51%</td> <td>34%</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Voluntario	No voluntario	2016	6%	4%	2017	8%	2%	2018	8%	3%	Género	<30	30-50	Más de 50	Mujeres	49%	31%	35%	Hombres	51%	34%	15%
Año	Voluntario	No voluntario																									
2016	6%	4%																									
2017	8%	2%																									
2018	8%	3%																									
Género	<30	30-50	Más de 50																								
Mujeres	49%	31%	35%																								
Hombres	51%	34%	15%																								

Remuneraciones medias desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional

La compañía no podrá reportar ninguna información sobre la remuneración media de plantilla este año. La empresa no tiene el sistema de información para recopilar e informar esta información a nivel corporativo.

Brecha salarial entre mujeres y hombres

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018										
Gender pay gap (media basada en tarifa por hora)	<p><i>Gender pay gap</i> hace referencia a la diferencia existente entre el importe medio cobrado por hombres y mujeres (basados en el pago de tarifas por hora) en la organización, expresado como porcentaje de lo que ganan los hombres.</p> <p>El informe detallado está disponible para cada una de nuestras compañías del Reino Unido en: https://gender-pay-gap.service.gov.uk/</p>	<ul style="list-style-type: none"> Por primera vez, en 2018, las empresas del Reino Unido cuya plantilla se compone de más de 250 empleados tuvieron que informar sobre su <i>Gender pay gap</i>. La información se comunicó en abril de 2018, basada en datos a 5 de abril de 2017. En British Airways, el <i>Gender pay gap</i> es atribuible en gran parte a la baja proporción de mujeres piloto. Si se excluye de los cálculos a los pilotos, la diferencia de pago favorece a las mujeres por un 1%. 	<p><i>Gender Pay Gap</i> (media %)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Compañía</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>British Airways</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Avios</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>British Airways Holidays</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>British Airways Maintenance Cardiff</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	Compañía	2017	British Airways	10%	Avios	32%	British Airways Holidays	27%	British Airways Maintenance Cardiff	20%
Compañía	2017												
British Airways	10%												
Avios	32%												
British Airways Holidays	27%												
British Airways Maintenance Cardiff	20%												

¹ Basado en la plantilla a 31 de diciembre de 2018.

Remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, aportaciones a planes de pensiones y sistemas de previsión, y cualquier otra percepción desagregada por sexo

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018															
Remuneración (medias por género)	<p>Remuneración media de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Dirección desglosada por género.</p> <p>En 2018, el Consejo tuvo dos miembros ejecutivos, ambos hombres. Su remuneración se compone de salario base, complementos sujetos a tributación (vehículo de la empresa y sanidad privada), contribución al plan de pensiones de la empresa, incentivo anual e incentivo a largo plazo. Contando solo a los miembros del Consejo que estuvieron en el Consejo durante todo el año 2018, el Consejo también tuvo nueve miembros no ejecutivos, de los que seis eran hombres y tres mujeres. La remuneración de los consejeros no ejecutivos está compuesta por una asignación fija y complementos en forma de viajes.</p> <p>El Comité de Dirección no incluye a los dos consejeros ejecutivos que son miembros del Consejo. Contando solamente a los miembros del Comité de Dirección que estuvieron empleados durante todo 2018, el Comité de Dirección estuvo compuesto por 8 hombres y 2 mujeres. Su remuneración se compone de los mismos elementos que la de los consejeros ejecutivos.</p> <p>Para 2017, solo se incluyen las personas que estuvieron en servicio durante todo el año. La única diferencia es que los nueve consejeros no ejecutivos eran siete hombres y dos mujeres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La remuneración media de los hombres que integran el Consejo es considerablemente más alta que la media de la de las mujeres porque la remuneración de los consejeros ejecutivos es mucho mayor que la de los consejeros no ejecutivos, y la asignación del Presidente es mucho más alta que la de otros consejeros no ejecutivos. Los cargos de consejeros ejecutivos y el Presidente están todos ocupados por hombres. Comparando 2018 con 2017, la remuneración media de hombres y mujeres ha disminuido sustancialmente debido al fuerte descenso del pago de incentivos anuales y del incentivo a largo plazo. Esto afecta a los consejeros ejecutivos del Consejo y a todos los miembros del Comité de Dirección. Como solo hay dos mujeres en el Comité de Dirección, la remuneración media por género no se muestra por motivos de confidencialidad. 	<p>Media del Consejo</p> <table border="1"> <caption>Media del Consejo</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Mujeres</th> <th>Hombres</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>€133,288</td> <td>€923,263</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>€154,804</td> <td>€835,546</td> </tr> </tbody> </table> <p>Media del Comité de Dirección</p> <table border="1"> <caption>Media del Comité de Dirección</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media general</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>€1,693,720</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>€1,396,646</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Mujeres	Hombres	2017	€133,288	€923,263	2018	€154,804	€835,546	Año	Media general	2017	€1,693,720	2018	€1,396,646
Año	Mujeres	Hombres																
2017	€133,288	€923,263																
2018	€154,804	€835,546																
Año	Media general																	
2017	€1,693,720																	
2018	€1,396,646																	

Implantación de políticas de desconexión laboral

Promoviendo el equilibrio trabajo-vida. En todo el Grupo, hay muchos ejemplos de políticas e iniciativas diseñadas para promover un equilibrio saludable entre el trabajo y la vida. Por ejemplo, British Airways tiene políticas para respaldar el equilibrio entre la vida laboral y familiar, como el derecho a solicitar que trabajen con flexibilidad, trabajo compartido, maternidad, adopción, paternidad y permiso parental compartido. También hay iniciativas para alentar a los empleados a desconectarse del trabajo tomando un descanso adecuado. Por ejemplo, en 2018, British Airways ejecutó una iniciativa llamada "Hablemos de vacaciones" para ayudar a garantizar que los empleados se sientan apoyados para tomar su derecho a vacaciones y tener una pausa en el trabajo. British Airways también promueve el trabajo informal flexible, como trabajar fuera de la oficina o trabajar desde casa, dependiendo de su función laboral. También hay acuerdos locales informales, como horarios de inicio flexibles, capacidad para intercambiar turnos o listas y para que el personal de vuelo haga una oferta para ciertas rutas. British Airways celebró la semana del equilibrio trabajo-vida en 2018 mediante la celebración de un evento teatral sobre la sensibilización y los beneficios del trabajo flexible. Esto resaltó la naturaleza 24/7 de la operación para resaltar los servicios e instalaciones disponibles para los trabajadores por turnos. Se llevaron a cabo presentaciones itinerantes para promover a los cuidadores que trabajan y a los padres que trabajan en línea grupos de red que proporcionan servicios de apoyo a los empleados.

Número de empleados con discapacidad

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Empleados con discapacidad	Esta medida se basa en el número total de empleados de British Airways e Iberia que han declarado sufrir alguna discapacidad. Los datos no están disponibles actualmente en nuestras otras compañías operativas. Entre ellas, British Airways e Iberia representan más del 80% de la plantilla total del Grupo.	<ul style="list-style-type: none"> Este dato se declara por primera vez en 2018. 	<p>% de empleados con discapacidad</p> <p>1,4%*</p> <p>* Solo empleados de British Airways e Iberia.</p>

Organización del tiempo de trabajo; medidas destinadas a facilitar la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores

Ver respuesta a Implantación de políticas de desconexión laboral

Número de horas de absentismo

La compañía no reporta esa información

Salud y seguridad

Condiciones de salud y seguridad en el trabajo

La salud y la seguridad son fundamentales en nuestro negocio, tanto en aire como en tierra. Son nuestra máxima prioridad. Nuestro compromiso es operar de un modo seguro y saludable, cumpliendo toda la legislación, reglamentos, políticas de la empresa y normas sectoriales aplicables. Ese compromiso se aplica por igual a nuestros empleados, clientes y todos aquellos a los que afectan nuestras actividades. Contamos con un gobierno corporativo robusto, dirigido por las comisiones de seguridad de cada una de nuestras compañías operadoras. La Comisión de Seguridad de IAG, presidida por el Consejero Delegado del Grupo, supervisa todos los asuntos relacionados con la seguridad operativa de las aerolíneas de IAG, así como los sistemas y los recursos dedicados a actividades de seguridad en todo el Grupo. Nuestros clientes viajan en aeronaves y se desplazan por edificios y entornos que están sujetos a la reglamentación en materia de salud y seguridad vigente en cada país. Los procedimientos, sistemas y tecnología empleados en nuestras operaciones están diseñados para proteger tanto a los empleados como a los clientes.

También referirse a la sección de Gestión del riesgo y principales factores de riesgos incluido en el anexo en el Informe de Gestión.

Índice de accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales, desagregado por sexo

Informamos los accidentes que resultan en tiempo perdido y su gravedad a través del número promedio de días perdidos.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018	
Salud y seguridad en el puesto de trabajo (tasa de frecuencia de accidentes con baja, tasa de gravedad de los accidentes con baja)	Un accidente con baja es un accidente no mortal ocurrido con motivo del desempeño laboral o en horario laboral que provoca la pérdida de tiempo productivo.	<ul style="list-style-type: none"> El nuevo sistema de gestión del riesgo de seguridad introducido por British Airways, AIR (<i>Audit, Issue, Risk</i>), permite informar de los incidentes desde un dispositivo móvil o navegador web las 24 horas del día, siete días a la semana, desde cualquier parte del mundo. Ofrece información exhaustiva en tiempo real que permite mantener los niveles más altos de seguridad de una forma más inteligente e intuitiva. En 2018, los empleados del Grupo tuvieron 1,64 accidentes con baja por cada 100.000 horas trabajadas y, de media, cada uno de dichos accidentes generó 21,12 jornadas no trabajadas. En 2018, hubo que lamentar un caso de muerte en British Airways debido a un accidente de tráfico rodado dentro de los límites del aeropuerto de Heathrow. 	2018	
	Para calcular la tasa de frecuencia de accidentes con baja se multiplica el número de accidentes con baja por 100.000 y se divide el resultado entre el número total de horas trabajadas en el año.		Tasa de frecuencia de accidentes con baja	1,64
	La tasa de gravedad de los accidentes con baja mide el impacto de los accidentes laborales reflejado en las bajas de los trabajadores afectados. Se expresa como la media de jornadas perdidas por accidente con baja.		Tasa de gravedad de los accidentes con baja	21,12
	Estos datos no incluyen enfermedades profesionales		Número de fallecimientos	1

Relaciones sociales

Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Diálogo social y sindicatos¹ (% de empleados cubiertos por convenios colectivos)	Las relaciones con los empleados son un factor importante para mejorar y mantener el compromiso de la plantilla.	<ul style="list-style-type: none"> IAG tiene un Comité de Empresa Europeo que reúne a representantes de los distintos países del Espacio Económico Europeo (EEE) en los que opera el Grupo, que cubre a un 95% de la plantilla total del Grupo. Los representantes del Comité de Empresa Europeo reciben información y son consultados sobre cuestiones que pueden afectar a los empleados del Grupo en dos o más países del EEE. El Comité de Empresa Europeo se reunió dos veces en 2018. 	Empleados cubiertos por convenio colectivo (%)
	Todos los empleados del Grupo tienen derecho a la representación a través de un convenio colectivo.		
	Nuestras empresas operativas cuentan con mecanismos consolidados de negociación y diálogo con los sindicatos que representan a sus empleados, lo que incluye una revisión periódica de cuestiones relacionadas con salud y seguridad de la plantilla.		

Referirse a la sección de Gestión del riesgo y principales factores de riesgos incluido en el anexo en el Informe de Gestión.

Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país

Ver respuesta anterior.

El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo

Ver respuesta anterior.

¹ Basado en la plantilla a 31 de diciembre de 2018.

Formación

Las políticas implementadas en el campo de la formación

Dada la existencia de distintas compañías operadoras en el Grupo, todas las políticas y los programas de formación se implementan en cada compañía operadora, y cada una de ellas es responsable de establecer los cursos específicos obligatorios en su organización, la frecuencia con la que deben realizarse y los empleados que deben asistir. Los siguientes cursos básicos de formación corporativa del Grupo son comunes a todas las compañías operadoras:

- Código de Conducta (se añadirá en 2019 con el lanzamiento de nuestro nuevo Código el Grupo)
- Cumplimiento de la legislación sobre competencia
- Cumplimiento en materia de antisoborno y anticorrupción
- Privacidad, seguridad y protección de los datos

Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Media de horas de formación (media de horas de formación por empleado al año, horas de formación por categoría de empleado)	Se calcula convirtiendo los datos de formación de las aerolíneas por equivalente de empleado a tiempo completo para que se muestren como horas de formación por plantilla media equivalente del Grupo.	<ul style="list-style-type: none"> • En 2018 IAG siguió invirtiendo en formación de empleados en todo el Grupo, con especial énfasis en la propuesta al cliente. 	<p>Media de horas de formación por empleado y año</p> <p>Horas de formación por categoría de empleado (%)</p> <p> ■ Tripulación de cabina ■ Mantenimiento ■ Aeropuerto ■ Pilotos ■ Corporativos </p>

Accesibilidad

Accesibilidad universal de las personas con discapacidad

Medidas para proporcionar accesibilidad universal a personas con discapacidades: en todo el Grupo cumplimos con todas las leyes relevantes sobre accesibilidad para empleados y clientes con discapacidades en nuestros edificios y operaciones. También trabajamos con organizaciones de mejores prácticas externas, como el Foro de Discapacidad Empresarial en el Reino Unido, diseñado para apoyar a las organizaciones con su estrategia de discapacidad para empleados y clientes. British Airways ha alcanzado el Nivel 2 del Plan de Confianza para Discapacitados del Gobierno que demuestra su compromiso de reclutar, desarrollar y retener a personas con discapacidades.

Igualdad

Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres; planes de igualdad; medidas adoptadas para promover el empleo; protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo; la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad; la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad

La incorporación de la mujer a puestos de liderazgo es fundamental y hemos definido el objetivo de llegar al 33% de mujeres en nuestros niveles de alta dirección (200 cargos principales) para 2025. Realizaremos un seguimiento de nuestros progresos e informaremos de ellos, incluido lo referente a la reserva de cargos directivos en todo el Grupo. Para ello, hemos puesto en marcha un programa integral de acción. A continuación, se enumeran algunas de las actividades llevadas a cabo al respecto en 2018:

- Una serie de sesiones informativas en todo el Grupo destinadas a lograr el compromiso y la sensibilización de los equipos directivos.
- Un cuestionario de diagnóstico para alrededor de 2.000 directivos en todo el Grupo realizado en junio, en el que compartieron sus experiencias en el ámbito de la inclusión de género. Las diferentes compañías operadoras están llevando a cabo importantes acciones en el marco de sus planes de diversidad.
- British Airways y Avios publicaron sus datos de *Gender Pay Gap* en abril.
- Con motivo del Día Internacional de la Mujer en marzo, los vuelos de British Airways y Aer Lingus estuvieron tripulados y operados por compañeras.
- IAG se asoció con la empresa social *Rocking Ur Teens* para organizar una conferencia del programa STEM en noviembre en la que participaron 250 alumnas de edades comprendidas entre los 13 y los 15 años. El objetivo era motivar e inspirar a la próxima generación de mujeres jóvenes para que trabajen en el sector de las aerolíneas.
- Se pusieron en marcha programas de asesoramiento y patrocinio en todo el Grupo para la alta dirección.

Enfoque de gestión

Una descripción de las políticas introducidas por la compañía asociadas a cuestiones ambientales

Nuestros programas de sostenibilidad están coordinados en todo el Grupo para desarrollar e implementar políticas y estrategias de sostenibilidad, establecer objetivos y programas y garantizar el gobierno y la responsabilidad adecuadas en todas nuestras compañías operadoras. El Comité de Dirección de IAG proporciona el espacio para revisar, considerar y establecer una dirección estratégica. El Consejo de IAG y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento proporcionan más supervisión y dirección.

La Política de sostenibilidad del Grupo IAG define el contexto y los objetivos de nuestros programas de sostenibilidad. Abarca las políticas y los objetivos del Grupo, la estructura de gobierno, la gestión de riesgos, la estrategia y los objetivos en materia de cambio climático y contaminación acústica, los indicadores de desempeño en sostenibilidad, la comunicación y los planes de participación de los grupos de interés.

Además, hemos seguido avanzando en la adopción del programa IEnVA de gestión medioambiental de IATA. IEnVA es la versión de la ISO14001 para nuestro sector, adaptada específicamente para las aerolíneas y completamente certificada por la International Standards Organization (ISO). Esperamos que Vueling y British Airways consigan la certificación de Fase 1 a principios de 2019, e Iberia en meses posteriores del año.

La sostenibilidad forma parte de nuestra estrategia empresarial y es fundamental para nuestro crecimiento a largo plazo. Nuestra visión es convertirnos en el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad y nos hemos comprometido a minimizar nuestro impacto medioambiental aplicando buenas prácticas y demostrando un liderazgo intelectual para impulsar mejoras globales en cuanto a desempeño en sostenibilidad para el sector de la aviación. Hemos alineado nuestros programas de sostenibilidad con las prioridades estratégicas y las propuestas de valor de IAG:

1. Fortalecer una cartera de marcas y operaciones primer nivel
 - Asegurar que los clientes tengan visibilidad y estén comprometidos con nuestros programas de sostenibilidad
2. Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
 - Demostrar el liderazgo en el sector, defendiendo la tarificación de las emisiones de carbono
 - Desarrollar nuestra transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono
 - Liderazgo en información sobre emisiones de carbono
3. Mejorar la plataforma integrada común
 - Invertir en una flota de aeronaves eficiente y brindar las mejores prácticas en eficiencia operativa
 - Innovar e invertir para acelerar los avances en combustibles sostenibles para el sector de la aviación, aeronaves futuras y tecnologías de bajas emisiones de carbono

Medimos nuestros progresos en relación con nuestra visión de ser el grupo de aerolíneas líder en sostenibilidad tomando como referencia cinco objetivos estratégicos:

- Objetivos claros y ambiciosos relativos a las cuestiones de mayor relevancia para nosotros
- Transición hacia bajas emisiones de carbono integrada en la estrategia empresarial
- Incentivos de gestión alineados para ejecutar un plan de transición hacia bajas emisiones de carbono
- Liderazgo en información sobre emisiones de carbono
- Aceleración de los avances en combustibles sostenibles para el sector de la aviación, aeronaves futuras y tecnologías de bajas emisiones de carbono

Descripción de los principales riesgos relacionados con cuestiones ambientales vinculadas a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos

Resumen de retos y oportunidades de la sostenibilidad

Tipología	Descripción y posible impacto	Cómo lo gestionamos
Retos y oportunidades de la transición climática		
	<p>Aparición de un mosaico de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas: regulación</p> <p>El uso de instrumentos fiscales inadecuados puede provocar una distorsión competitiva, incluida la fuga de carbono, y dar lugar a un incremento de los costes de cumplimiento sin que se consiga abordar con eficacia las emisiones de la aviación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Asignando recursos para colaborar con los gobiernos, la IATA y la OACI a fin de ejercer presión y ayudar a definir una única solución global eficaz de tarificación de las emisiones de carbono para la aviación: CORSIA. Se facilita periódicamente información actualizada al Comité de Dirección y el Consejo de IAG.
	<p>Regulación del clima: aplicación regional</p> <p>Aunque CORSIA ha sido acordado internacionalmente, persiste el riesgo de la duplicación regulatoria regional o de aplicación incoherente de los requisitos acordados de Seguimiento, Notificación y Verificación (SNV) y de las compensaciones admitidas, lo que crearía costes desiguales y distorsión competitiva.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Apoyando la implementación de CORSIA a través de la IATA y la OACI y asesorando a otras aerolíneas para garantizar que CORSIA pueda ser adoptada con éxito. Apoyando el desarrollo de normas sólidas para CORSIA con respecto a <i>Monitoring Reporting Verification</i> y los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión. Abogando por la adopción de CORSIA en un solo nivel.
	<p>Combustibles sostenibles para la aviación: regulación</p> <p>IAG considera que los mandatos en materia de combustible, en caso de aplicarse, solo deberían implantarse en el ámbito global. Las propuestas de la UE y España de imponer una cuota de combustibles sostenibles para la aviación impulsarían la producción, pero podrían obligar a las aerolíneas a comprar combustibles sostenibles a un precio superior en comparación con los combustibles convencionales, creando una distorsión competitiva.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Persuadiendo para evitar mandatos que creen distorsión competitiva, tanto directamente como de organizaciones sectoriales en la UE y el Reino Unido. Apoyando incentivos administrativos que ayuden a suministrar combustibles sostenibles a precios competitivos en relación con los combustibles convencionales, para lo que se necesitará que las nuevas tecnologías alcancen una economía de escala y puedan competir en costes.
	<p>Reto y oportunidad del comportamiento del consumidor</p> <p>La tendencia a que las preocupaciones éticas y de sostenibilidad tengan peso en las elecciones de los consumidores puede suponer que algunos de ellos decidan viajar con menos frecuencia.</p> <p>Oportunidad para diferenciar nuestras marcas mostrando liderazgo, innovación y acción para mitigar el impacto sobre el clima.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Definir la visión de ser el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad con objetivos ambiciosos de eficiencia de emisiones de carbono. Utilizando todas las herramientas a nuestra disposición: aeronaves modernas, tecnología eficiente, buenas prácticas operativas y combustibles sostenibles; asimismo, influyendo en las políticas internacionales e impulsando la acción en todo el sector para minimizar nuestra huella de carbono. Comunicando eficazmente nuestras prácticas a clientes y proveedores.
	<p>Oportunidad de producción de combustibles sostenibles para la aviación</p> <p>Oportunidad comercial y medioambiental para abastecernos de combustible sostenible económico y reducir nuestras emisiones de CO₂, aminorando así los costes de cumplimiento para CORSIA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ejerciendo presión para que se incluyan y prioricen los combustibles sostenibles para la aviación en las políticas de combustibles renovables a escala mundial, de la UE y del Reino Unido. Inversión de British Airways junto con sus socios en proyectos de conversión de residuos en combustible y lanzamiento del <i>Future of Fuels Challenge</i> para las universidades británicas a fin de acelerar el desarrollo de combustibles sostenibles para la aviación.
	<p>Reto y oportunidad del aumento del precio del carbono y las iniciativas de política sólidas</p> <p>El reto se deriva del incremento del coste del carbono que se añade a nuestros costes operativos, pero plantea una oportunidad al despertar un fuerte interés económico para invertir en tecnologías de bajas emisiones de carbono que acelerarían el proceso de descarbonización.</p>	<ul style="list-style-type: none"> IAG apoya objetivos climáticos ambiciosos, así como una regulación mundial eficaz y políticas sólidas, para cumplir objetivos climáticos mundiales. Inversión continuada en flotas modernas e innovaciones para garantizar la constante mejora de la eficiencia en el consumo de combustible. Compra a plazo de créditos de carbono como protección frente a la volatilidad de los precios. Innovación y colaboración para desarrollar los combustibles y las tecnologías de carbono del futuro a través de nuestro programa de aceleración tecnológica Hangar 51.

Tipología	Descripción y posible impacto	Cómo lo gestionamos
Retos y oportunidades físicos relacionados con el clima		
	<p>Incidencia de unas condiciones climáticas extremas en los costes operativos</p> <p>Por ejemplo, una mayor frecuencia de fuertes vientos, niebla, tormentas, turbulencias, altas temperaturas sostenidas o corrientes en chorro más fuertes incrementarían los costes operativos al aumentar los retrasos y el consumo de combustible y requerir costes de refrigeración y mantenimiento adicionales.</p> <p>La escasez de agua inducida por la sequía en centros principales podría incrementar el coste del combustible con el aumento de transporte de agua potable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estrategia climática de IAG (todas las medidas anteriores) y nuestro apoyo a una acción global decidida para abordar el cambio climático. • Asociaciones para encontrar soluciones que permitan mitigar las interrupciones del servicio. Como ejemplo, el proyecto con socios en NATS y Londres Heathrow para incorporar tecnología innovadora, el sistema <i>Time-Based Spacing</i>, que permite que las tasas de aterrizaje en Londres Heathrow se mantengan en caso de fuertes vientos. Los retrasos se han reducido, al igual que el consumo de combustibles y las emisiones, y se han evitado los costes adicionales relativos a la interrupción de operaciones.
	<p>Destinos que pierden atractivo para los visitantes</p> <p>Por ejemplo, los fenómenos meteorológicos extremos y los efectos físicos del cambio climático, como inundaciones, sequías, incendios forestales, olas de calor, proliferaciones de algas, blanqueamiento del coral, subida de los niveles del mar y capas de nieve más finas en los destinos de esquí, podrían hacer que ciertos destinos resulten menos atractivos y reducir la demanda de los clientes.</p> <p>El cambio climático también podría hacer que determinados destinos sean más apetecibles o accesibles para los visitantes, algo que ocurriría, por ejemplo, con un alargamiento de la temporada estival.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejerciendo presión y participando constantemente en proyectos e iniciativas concebidos para reducir el impacto del sector en el cambio climático. • Equipos dedicados a evaluar y entender los cambios en la demanda de los clientes, así como a gestionar los avances de la red para responder a dichos cambios. • Estrategia para garantizar que la flexibilidad de las aeronaves y las tripulaciones nos permite estar preparados para responder a los cambiantes perfiles de la demanda.
Otros retos y oportunidades de la sostenibilidad		
	<p>Restricciones de la contaminación acústica operativa y recargos</p> <p>Los operadores aeroportuarios y los reguladores aplican restricciones de contaminación acústica operativa y regímenes de recargos que pueden restringir nuestra capacidad de operar, especialmente en el periodo nocturno, y/o pueden generar un coste adicional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Invirtiendo en aeronaves nuevas más silenciosas. • Mejorando continuamente las prácticas operativas, incluyendo descensos continuados, aproximaciones ligeramente más pronunciadas, aproximaciones con potencia y resistencia aerodinámica baja y salidas optimizadas. • Gobierno interno y formación y defensa externa en el Reino Unido, Irlanda y España para gestionar los retos.
	<p>Responsabilidad social corporativa en la cadena de suministro</p> <p>Posible incumplimiento del marco de sostenibilidad, responsabilidad social corporativa o lucha contra el soborno por parte de un proveedor de IAG o un tercero, lo que genera impactos financieros, legales, medioambientales, sociales y/o reputacionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exámenes de integridad, sanciones y responsabilidad social corporativa para nuevos proveedores, programa de diligencia debida para terceros de mayor riesgo (<i>Know Your Counterparty</i>), código de conducta del proveedor, auditorías de cumplimiento del proveedor. • Gobierno interno que incluye capacitación y talleres para identificar retos y la mitigación correspondiente. • Gestión de sistemas de TI para proveedores y terceros de mayor riesgo.
	<p>Cumplimiento de la regulación medioambiental</p> <p>Una infracción inadvertida de los requisitos de cumplimiento, con los consiguientes daños reputacionales y sanciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adoptando un Sistema de Gestión Medioambiental para todo el grupo, el programa IEnVA de la IATA. • Gobierno interno, sensibilización y atribución de responsabilidad para las obligaciones de cumplimiento medioambiental. • Participando con asesores del mercado de emisiones carbono para comprender y mitigar los retos de cumplimiento e identificar oportunidades futuras.
	<p>Posible objetivo de protestas de acción directa</p> <p>Las protestas de acción directa y desobediencia civil pueden interrumpir las operaciones de vuelo o restringir el acceso del personal y los pasajeros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estrecha colaboración con agencias públicas, operadores aeroportuarios y organizaciones comerciales para evaluar los retos. • Planes de contingencia.

Resultados

Gestión ambiental

Información detallada sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad

Ver respuesta a Descripción de las políticas introducidas por la compañía asociadas a cuestiones ambientales

Procedimientos de evaluación o certificación ambiental

Gobierno – Nuestros programas de sostenibilidad están coordinados en todo el Grupo para desarrollar e implementar políticas y estrategias de sostenibilidad, establecer objetivos y programas y garantizar el gobierno y la responsabilidad adecuadas en todas nuestras compañías operadoras. El Comité de Dirección de IAG proporciona el espacio para revisar, considerar y establecer una dirección estratégica. El Consejo de IAG y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento proporcionan mas supervisión y dirección.

La Política de sostenibilidad del Grupo IAG define el contexto y los objetivos de nuestros programas de sostenibilidad. Abarca las políticas y los objetivos del Grupo, la estructura de gobierno, la gestión de riesgos, la estrategia y los objetivos en materia de cambio climático y contaminación acústica, los indicadores de desempeño en sostenibilidad, la comunicación y los planes de participación de los grupos de interés. Además, hemos seguido avanzando en la adopción del programa IEnvA de gestión medioambiental de IATA. IEnvA es la versión de la ISO14001 para nuestro sector, adaptada específicamente para las aerolíneas y completamente certificada por la ISO. Esperamos que Vueling y British Airways consigan la certificación de Fase 1 a principios de 2019, e Iberia en meses siguientes.

Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales

Estamos asignando recursos considerables a la gestión del riesgo medioambiental, que incluyen la inversión de más de un millón de euros en cinco años en nuestro nuevo software de eficiencia en el consumo de combustible y más de 400 millones de dólares estadounidenses en los próximos 20 años en desarrollo de infraestructura de combustibles sostenibles para el sector de la aviación y acuerdos de absorción.

Aplicación del principio de precaución

Ver respuesta a Una descripción de las políticas introducidas por la compañía asociadas a cuestiones ambientales

Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales

No contratamos ningún seguro específico para cubrir nuestro riesgo ambiental, pero sí compramos créditos de carbono para cubrir nuestros pasivos futuros.

Contaminación

Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones

Calidad del aire – El equipamiento de los servicios de tierra en los principales centros de operaciones del Grupo se está sustituyendo, siempre que resulta posible, por vehículos eléctricos, lo cual contribuye a reducir nuestra huella de carbono y a mejorar la calidad del aire para los residentes de la zona. El 38% de los vehículos de servicios aeroportuarios de Iberia ya son eléctricos, frente al 29% del año pasado. Aer Lingus compró 61 tractores eléctricos para equipajes, cintas de equipajes, escaleras para pasajeros y sistemas de retroceso. Los vehículos eléctricos representan actualmente el 38% de la flota del equipamiento de los servicios de tierra de Aer Lingus. Mototok, el sistema de retroceso eléctrico por control remoto que comercializa British Airways, se utiliza en todas las operaciones de corto radio en la Terminal 5 de Londres Heathrow. Además de mejorar las cifras de puntualidad, los nuevos sistemas de retroceso funcionan completamente con el suministro de electricidad 100% renovable de Londres Heathrow, lo que ahorra 7.400 toneladas de CO₂ y 28 toneladas de NO_x cada año, en comparación con los sistemas de diesel anteriores. British Airways sigue trabajando con Mototok y colabora en el desarrollo de un modelo para aeronaves de fuselaje ancho.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018																		
Porcentaje de la flota que cumple la norma CAEP de la OACI relativa a emisiones de óxidos de nitrógeno NO_x	<p>La norma CAEP de la OACI se aplica a las emisiones de NO_x de los motores de las aeronaves. Las normas son cada vez más estrictas y los motores certificados por la norma CAEP 8 deben emitir menos de la mitad del NO_x emitido por motores certificados según la norma CAEP original.</p> <p>Las normas CAEP 4, 6 y 8 de la OACI sobre emisiones de NO_x son aplicables a los motores fabricados desde el 1 de enero de 2004, el año 2008 y el año 2014, respectivamente.</p> <p>La OACI también está desarrollando una norma para partículas de motores de aviones, que se espera entre en vigor en 2020.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Como el 97% de nuestros aviones cumple con la norma CAEP 4 sobre emisiones de NO_x, ahora nos centramos en cumplir con las normas CAEP 6 y 8, que son más estrictas. En 2018, también medimos por primera vez la media de emisiones de NO_x por ciclo de despegue y aterrizaje. Las emisiones generadas en dichas fases afectan a la calidad del aire de los lugares cercanos a los aeropuertos en los que operamos. La cifra fue de 9,44 kg NO_x/LTO en 2018. Comunicaremos las tendencias en años futuros. 	<p>% normas sobre NO_x OACI</p> <table border="1"> <caption>% normas sobre NO_x OACI</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>CAEP 6</th> <th>CAEP 8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>62%</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>65%</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>68%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>69%</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>74% (+7,3%)</td> <td>29% (+11,5%)</td> </tr> </tbody> </table>	Año	CAEP 6	CAEP 8	2014	62%	-	2015	65%	-	2016	68%	25%	2017	69%	26%	2018	74% (+7,3%)	29% (+11,5%)
Año	CAEP 6	CAEP 8																			
2014	62%	-																			
2015	65%	-																			
2016	68%	25%																			
2017	69%	26%																			
2018	74% (+7,3%)	29% (+11,5%)																			

Contaminación acústica – Nuestro programa de sostenibilidad sigue haciendo un fuerte énfasis en minimizar el impacto acústico de nuestras operaciones aéreas sobre la vida de las comunidades que rodean los aeropuertos donde operamos. Si bien estamos orgullosos de los progresos realizados en la reducción de la contaminación acústica de las aeronaves a lo largo del tiempo, reconocemos la persistente preocupación de las comunidades en cuanto a la contaminación acústica y estamos comprometidos con la búsqueda de soluciones. Además de nuestra inversión en nuevas aeronaves, también hemos modificado las ya existentes para reducir su impacto acústico. Por ejemplo, en 2018, Aer Lingus equipó 28 de sus 37 aeronaves Airbus A320/21 con deflectores de flujo de aire, que ayudan a generar un sonido silbante durante la fase de descenso. Además, todas nuestras aerolíneas controlan la contaminación acústica operativa para garantizar que los vuelos se operen con sensibilidad e identificar mejoras siempre que resulte posible. Seguimos colaborando con los grupos de interés, incluidos grupos comunitarios, reguladores y socios del sector, en nuestros aeropuertos principales para compartir ideas operativas y participar en trabajos de investigación y ensayos operativos. Por ejemplo, British Airways participa en *Heathrow Community Noise Forum* y trabajo con el grupo en 2018 para mejorar el cumplimiento de las rutas de salida diseñadas para minimizar el ruido del aeropuerto; colaboro asimismo en un ensayo para comprobar cómo influyen en el ruido los gradientes de ascenso. British Airways participó también en un estudio del gobierno británico sobre la reducción de la contaminación acústica en las salidas, cuyas conclusiones señalaban que los dos principales procedimientos de salida que utilizan las aerolíneas distribuyen la contaminación acústica en las comunidades de formas ligeramente distintas, pero que, en general, la exposición a dicha contaminación es similar. En 2018, también trabajamos con socios de *Sustainable Aviation* (SA) en el Reino Unido, incluidas otras aerolíneas, operadores aeroportuarios, fabricantes de aeronaves y NATS, la autoridad de control del tráfico aéreo del Reino Unido, para revisar nuestra acción conjunta en materia de contaminación acústica. Los informes de SA han demostrado que el sector ha logrado importantes avances en la reducción de su huella acústica en los últimos años. Asimismo, los futuros programas de SA se centrarán en promover nuevas mejoras operativas y conocer más en profundidad las diferentes opciones no acústicas en cuanto a calidad de vida para gestionar el impacto de la contaminación acústica de las aeronaves.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018																																			
Certificación de contaminación acústica de la flota (Capítulos 4 y 14 de la OACI)	<p>La certificación de contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI comprende los límites de una combinación de niveles de ruido lateral, de aproximación y de vuelo.</p> <p>La norma tecnológica del Capítulo 4 de la OACI relativa a la contaminación acústica de las aeronaves se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2006 y el Capítulo 14 se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2017.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Toda nuestra flota cumple la certificación sobre contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI. Durante 2018 aumentó el número de aeronaves de nuestra flota con certificación del Capítulo 14, y preveemos que siga aumentando en 2019 con la incorporación de aeronaves de nueva generación, como el Airbus A350 y el A320neo. 	<p>% norma sobre ruido OACI</p> <table border="1"> <caption>% norma sobre ruido OACI</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Capítulo 4</th> <th>Capítulo 14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>98.7%</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>99%</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>99%</td> <td>46%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>99%</td> <td>46%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>100%</td> <td>+8.7% frente al año anterior</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Capítulo 4	Capítulo 14	2014	98.7%	-	2015	99%	-	2016	99%	46%	2017	99%	46%	2018	100%	+8.7% frente al año anterior																	
Año	Capítulo 4	Capítulo 14																																				
2014	98.7%	-																																				
2015	99%	-																																				
2016	99%	46%																																				
2017	99%	46%																																				
2018	100%	+8.7% frente al año anterior																																				
Operaciones de descenso continuado (%)	<p>Las operaciones de descenso continuado emplean un ángulo de aproximación uniforme que permite a la aeronave volar más alto durante más tiempo en comparación con la aproximación por fases. Dicho procedimiento puede contribuir a reducir el consumo de combustible y la contaminación acústica que sufren aquellos que viven debajo de las trayectorias de aproximación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nuestro objetivo es que todas nuestras aerolíneas alcancen registros, de media, superiores al 80% en los aeropuertos del Reino Unido. Antes de 2016, Iberia y Vueling no habían participado en iniciativas de operaciones de descenso continuado, pero desde ese año ambas aerolíneas han conseguido grandes progresos y siguen mejorando. Los datos no incluyen a Level, ya que actualmente no opera en el Reino Unido. 	<p>% de descensos continuados (media del Reino Unido)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aerolínea</th> <th>2013</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>% frente al año anterior</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BA en todo el mundo</td> <td>94,1</td> <td>95,7</td> <td>95,6</td> <td>-0,1</td> </tr> <tr> <td>BA a escala nacional</td> <td>87,0</td> <td>87,3</td> <td>88,8</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Aer Lingus</td> <td>86,8</td> <td>87,5</td> <td>86,6</td> <td>-0,9</td> </tr> <tr> <td>Iberia</td> <td>58,2</td> <td>84,7</td> <td>85,4</td> <td>0,7</td> </tr> <tr> <td>Vueling</td> <td>61,8</td> <td>76,1</td> <td>78,9</td> <td>2,8</td> </tr> <tr> <td>Media del Reino Unido</td> <td>86,1</td> <td>87,2</td> <td>88,3</td> <td>1,1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fuente: NATS para <i>Sustainable Aviation</i>. 2013 es el año de referencia.</p>	Aerolínea	2013	2017	2018	% frente al año anterior	BA en todo el mundo	94,1	95,7	95,6	-0,1	BA a escala nacional	87,0	87,3	88,8	1,5	Aer Lingus	86,8	87,5	86,6	-0,9	Iberia	58,2	84,7	85,4	0,7	Vueling	61,8	76,1	78,9	2,8	Media del Reino Unido	86,1	87,2	88,3	1,1
Aerolínea	2013	2017	2018	% frente al año anterior																																		
BA en todo el mundo	94,1	95,7	95,6	-0,1																																		
BA a escala nacional	87,0	87,3	88,8	1,5																																		
Aer Lingus	86,8	87,5	86,6	-0,9																																		
Iberia	58,2	84,7	85,4	0,7																																		
Vueling	61,8	76,1	78,9	2,8																																		
Media del Reino Unido	86,1	87,2	88,3	1,1																																		

Economía circular y prevención y gestión de residuos

Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos

Residuos - Nuestras aerolíneas colaboran con los proveedores para reducir los residuos innecesarios y, en la medida de lo posible, evitar los plásticos de un solo uso. Por ejemplo, Vueling ha eliminado las tazas de té de plástico en los servicios de catering de las operaciones de corto radio y las ha sustituido por alternativas biodegradables. Iberia también ha realizado cambios en sus servicios de a bordo y en su sala *premium* Dali del aeropuerto de Madrid Barajas, incluidos los siguientes:

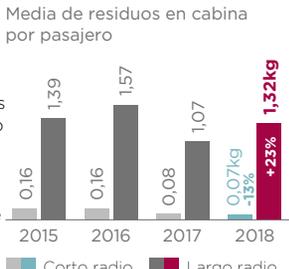
- sustitución de envoltorios de plástico para auriculares en cabina Business por envoltorios de papel, lo que supone un ahorro de 436.000 bolsitas de plástico al año (1,5 toneladas menos de residuos de plástico);
- sustitución de latas de bebidas por envases de vidrio retornable, lo que supone un ahorro de 1 millón de latas al año (23,5 toneladas menos de residuos de aluminio);
- sustitución de envases para ensaladas individuales por bufe de ensaladas, lo que ahorra casi 200.000 envases (6 toneladas menos de residuos de plástico);
- sustitución de botellas de vino de plástico por botellas de vidrio reciclables, lo que supone un ahorro de 25.000 botellas de plástico (575 kg menos de residuos de plástico).

En 2018, la labor de Iberia en relación con el proyecto de la Union Europea *LIFE+ Zero Cabin Waste* también avanzó con el diseño de un nuevo carrito para residuos de a bordo que facilita a la tripulación de cabina la separación de los residuos; se realizaron diversos vuelos de prueba entre Madrid y Barcelona y Londres y Ginebra para probar el nuevo producto. Los primeros resultados muestran que puede reciclarse, en lugar de eliminarse, una media de 13 kg mas de residuos por vuelo.

British Airways nombró "líderes de la guerra a los residuos" (*War on Waste champions*) a más de 120 tripulantes de cabina para ayudar a abordar esta cuestión. Entre los éxitos cosechados en los primeros meses desarrollando dicha función se encuentran los siguientes:

- reducción del uso de varillas de plástico para cócteles en un 30%;
- cambio del envasado de los productos Club Kitchen, lo que evita la eliminación de más de 100.000 productos al año;
- recogida de tapones de corcho, lo que permite enviar unos 10 kg de corcho todos los meses a Re Corked UK para su reciclaje;
- incorporación de formación sobre reducción y reciclaje de residuos en el curso para nuevos tripulantes de cabina.

IAG y British Airways también están abordando el problema de los residuos en sus sedes de Londres. En abril, introdujimos un recargo a las tazas de café desechables, se eliminaron los agitadores de plástico, los envases y los cubiertos de plástico de comida para llevar del comedor se sustituyeron por alternativas reutilizables y se retiraron de los dispensadores de agua los vasos de plástico. En total, se ahorraron más de un millón de artículos de plástico individuales de un solo uso en los ocho primeros meses desde la puesta en marcha de estas medidas.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018															
Promedio de residuos de cabina por pasajero (kg/pasajero)	Residuos de cabina generados por pasajero y división entre operaciones de largo radio y corto radio. Estamos trabajando para poder informar de este parámetro en forma de media del Grupo.	<ul style="list-style-type: none"> En 2018, los residuos medios generados por pasajero de Vueling, incluidos catering y cabina, fueron de 0,19 kg (corto radio). En cuanto a Iberia, los residuos medios generados por pasajero de corto radio fueron de 0,14 kg, y los de largo radio, de 1,75 kg. En British Airways, el corto radio mejoró ligeramente, y el largo radio se incrementó debido a una oferta de productos mejorada. 	Media de residuos en cabina por pasajero  <table border="1"> <caption>Media de residuos en cabina por pasajero (kg)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Corto radio</th> <th>Largo radio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>0,16</td> <td>1,39</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>0,16</td> <td>1,57</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>0,08</td> <td>1,07</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>0,07 kg (-13%)</td> <td>1,32 kg (+25%)</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Corto radio	Largo radio	2015	0,16	1,39	2016	0,16	1,57	2017	0,08	1,07	2018	0,07 kg (-13%)	1,32 kg (+25%)
Año	Corto radio	Largo radio																
2015	0,16	1,39																
2016	0,16	1,57																
2017	0,08	1,07																
2018	0,07 kg (-13%)	1,32 kg (+25%)																

* Los datos son solamente de British Airways

Acciones para combatir el desperdicio de alimentos

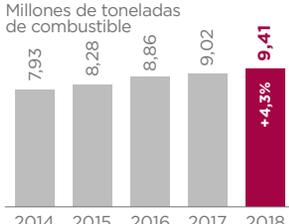
Ver respuesta anterior

Uso sostenible de los recursos

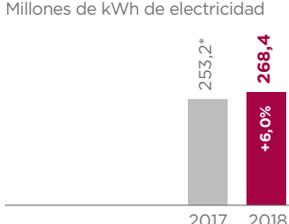
El suministro y consumo de agua de acuerdo con las limitaciones locales

El consumo de agua no es material según el análisis de materialidad de sostenibilidad. El documento explica que esta información no se considera material.

El consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018												
Combustible para reactores¹ (millones de toneladas)	Dado que las aeronaves comerciales seguirán dependiendo del queroseno líquido en el futuro cercano, IAG se centra, en lo relativo al cambio climático, en adquirir aeronaves más nuevas con niveles de consumo de combustible más eficientes, desarrollar combustibles sostenibles para aeronaves, perseguir la eficiencia operativa en el uso del combustible y respaldar el plan global CORSIA para la compensación de las emisiones de carbono.	<ul style="list-style-type: none"> El uso de combustible para reactores ha aumentado un 4,26% en comparación con 2017, mientras que el crecimiento del negocio ha sido superior: aumento de 7,1% PKT. Esta evolución refleja una mejora de la eficiencia en el consumo de combustible por unidad. 	Millones de toneladas de combustible  <table border="1"> <caption>Millones de toneladas de combustible</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Consumo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>7,93</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>8,23</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>8,86</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>9,02</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>9,41 (+4,3%)</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Consumo	2014	7,93	2015	8,23	2016	8,86	2017	9,02	2018	9,41 (+4,3%)
Año	Consumo														
2014	7,93														
2015	8,23														
2016	8,86														
2017	9,02														
2018	9,41 (+4,3%)														

El consumo, directo e indirecto, de energía

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018						
Electricidad consumida (millones de kWh)	Consumo de electricidad en las principales instalaciones en millones de kilovatios-hora. Incluye el consumo en las oficinas principales, aeropuertos principales e instalaciones de mantenimiento.	<ul style="list-style-type: none"> Entre las iniciativas de eficiencia energética de Iberia, figura la sustitución de bombillas, que se tradujo en el siguiente ahorro en consumo de electricidad: <ul style="list-style-type: none"> Taller de motores: 2.679.979 KWh Terminal de manejo de carga: 665.180 KWh 	Millones de kWh de electricidad  <table border="1"> <caption>Millones de kWh de electricidad</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Consumo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>253,2*</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>268,4 (+6,0%)</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Consumo	2017	253,2*	2018	268,4 (+6,0%)
Año	Consumo								
2017	253,2*								
2018	268,4 (+6,0%)								

* Dato de 2017 no declarado anteriormente

Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética

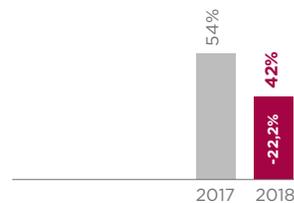
Eficiencia en el consumo de combustible – Nuestro software de eficiencia Honeywell GoDirect Fuel comenzó a estar operativo en Iberia, British Airways y Air Lingus en noviembre de 2018; Vueling y el portal del Grupo comenzaran a utilizarlo en el primer trimestre de 2019. Esta nueva herramienta ayudara a identificar mas oportunidades de eficiencia en el consumo de combustible y permitirá la evaluación comparativa en todo el Grupo y la generación de informes sobre los resultados. Vueling e Iberia comenzaron a trabajar en el marco del proceso *Collaborative Environmental Management* de Eurocontrol junto con AENA, la autoridad española de control del tráfico aéreo, para crear conjuntamente un espacio aéreo español mas sostenible centrándose en las reducciones de la contaminación acústica y de las emisiones de CO₂. Otros ejemplos de iniciativas de eficiencia en el consumo de combustible puestas en marcha en nuestras aerolíneas durante 2018 son los programas de retracción de las luces de aterrizaje, desplazamientos en tierra con un único motor sin grupo electrógeno auxiliar (APU), *Boeing Winds*, liberación de altitud a la salida, reducción del peso y lavado optimizado de motor. Todas estas iniciativas han permitido un ahorro conjunto superior a 65.000 toneladas de CO₂. También iniciamos una innovadora colaboración con Signol, expertos en economía del comportamiento, en el marco de nuestro programa de aceleración de *start-ups* Hangar 51.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Reducción de emisiones de GEI a partir de iniciativas (toneladas de CO₂e)	Emisiones evitadas gracias a iniciativas enmarcadas en cualquiera de los tres alcances de información sobre emisiones. Por ejemplo, las técnicas mejoradas de eficiencia en el consumo de combustible generan reducciones de las emisiones de Alcance 1; cambiar bombillas incandescentes por LED afecta al Alcance 2 y animar a los empleados a compartir sus vehículos o utilizar transporte público afecta al Alcance 3.	<ul style="list-style-type: none"> Las iniciativas de eficiencia han generado un ahorro de 65.665 toneladas de CO₂e, lo que equivale a un 0,2% de nuestras emisiones de Alcance 1. Entre las iniciativas más destacadas se encuentran cambios en los procedimientos operativos y la reducción del peso a bordo. 	Miles de toneladas de CO ₂ e (Primer año que se informa sobre ello)

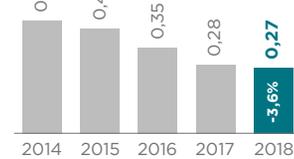


También buscamos mejorar nuestro uso de electricidad renovable en nuestras operaciones.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Porcentaje de electricidad renovable (%)	Porcentaje de electricidad consumida como se define anteriormente que procede de fuentes renovables. La principal fuente de energía renovable de IAG es el viento. IAG se propone incrementar nuestro porcentaje global de electricidad renovable consumida como parte de nuestros objetivos de reducción de emisiones más a largo plazo.	<ul style="list-style-type: none"> Consumo de electricidad renovable por aerolínea en 2018: <ul style="list-style-type: none"> Aer Lingus 52% British Airways 61% Iberia 0% y Vueling 0% 	% de electricidad renovable



Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Intensidad energética por pasajero-kilómetro (gCO₂e/pkm)	Este parámetro está diseñado para controlar nuestra eficiencia energética (Alcance 2, basada en ubicación) como una función de nuestra actividad de negocio (pasajero kilómetro). Complementa nuestro indicador de intensidad de emisiones únicamente por operaciones de vuelo.	<ul style="list-style-type: none"> El consumo de electricidad del conjunto del Grupo se ha incrementado en 2018, si bien el crecimiento de los vuelos ha superado ligeramente dicho aumento. Nuestra eficiencia energética no presenta variaciones con respecto al año pasado. Esto se debe principalmente a la finalización de importantes proyectos de eficiencia energética en 2017, sin que en 2018 apenas haya habido cambios. 	Intensidad energética por pasajero-kilómetro (gCO ₂ e/pkm)



Cambio climático

Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero

Alcance 1 ¹ Emisiones directas de GEI (millones de toneladas de CO ₂ e)	Descripción	Objetivos												
Emisiones directas asociadas con nuestros vuelos.	<ul style="list-style-type: none"> Las emisiones de CO₂e de Alcance 1 han aumentado, pero a un ritmo menor que la actividad de las aerolíneas. IAG contribuyó con una reducción aproximada de 3 millones de toneladas de emisiones de carbono al cumplir con el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE), lo que situó nuestras emisiones netas de CO₂ en unos 27 millones de toneladas (cifra provisional pendiente de verificación por parte del RCDE UE). 	<p>Millones de toneladas CO₂e</p> <table border="1"> <tr> <th>Año</th> <th>Emisiones netas (millones de toneladas CO₂e)</th> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>25,22</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>26,40</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>28,26</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>28,76</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>29,99</td> </tr> </table> <p>Objetivos: Crecimiento neutral en carbono para 2020 1 Reducción neta del 50% en las emisiones de CO₂ para 2050 con respecto al nivel de referencia de 2005 (23.237.182)</p>	Año	Emisiones netas (millones de toneladas CO ₂ e)	2014	25,22	2015	26,40	2016	28,26	2017	28,76	2018	29,99
Año	Emisiones netas (millones de toneladas CO ₂ e)													
2014	25,22													
2015	26,40													
2016	28,26													
2017	28,76													
2018	29,99													
En sintonía con los compromisos del sector, en los que participamos decisivamente en 2009, tenemos dos objetivos para diferentes horizontes:														
1 Lograr un crecimiento neutral en carbono para nuestros servicios aéreos internacionales a partir de 2020.														
2 Reducción neta del 50% en las emisiones de CO ₂ para 2050 con respecto al nivel de referencia de 2005 (23,24 millones de toneladas de CO ₂).														

1 Los datos sobre el clima de 2018 son provisionales y están pendientes de verificación adicional por parte del RCDE UE, que se realiza después de la publicación de este informe. Dado que este informe se presenta en los dos meses siguientes al final del año, nuestros datos de emisiones (directas) de Alcance 1 y RCDE UE son provisionales y están pendientes de verificación (con garantía razonable) tras la publicación del informe. Basándonos en tendencias históricas, la diferencia entre los datos provisionales y los verificados no es sustancial; en general, inferior al 0,05%, aunque puede dar lugar a redondeo poco significativo de nuestros datos de emisiones de Alcance 1 de 2018 en informes posteriores.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Alcance 2¹ Emisiones indirectas de GEI (miles de toneladas de CO₂e)	<p>Electricidad de edificios.</p> <p>Las emisiones de Alcance 2 aquí presentadas representan una combinación de las redes eléctricas nacionales (basada en ubicación y mercado) para el Reino Unido, España e Irlanda. Aer Lingus incluida desde su adquisición en agosto de 2015.</p> <p>La metodología basada en ubicación considera las emisiones generadas por la red eléctrica local a la que están conectadas nuestras instalaciones.</p> <p>La metodología basada en mercado considera las emisiones generadas por las compañías eléctricas que nos suministran energía y, por tanto, incluye factores como las tarifas de las energías renovables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Las fluctuaciones en las tendencias están influenciadas por las adquisiciones de aerolíneas, así como por la tendencia hacia una electricidad que conlleva menores emisiones de carbono en España, el Reino Unido e Irlanda. Nuestras emisiones basadas en mercado son sustancialmente inferiores a las emisiones basadas en ubicación, lo que refleja la parte del suministro eléctrico del Grupo que se adquiere de fuentes con menores emisiones de carbono. 	<p>Miles de toneladas de CO₂e (base en la ubicación)</p> <p>Miles de toneladas de CO₂e (base en el mercado)</p>
Alcance 3² Otras emisiones indirectas de GEI (millones de toneladas de CO₂e)	<p>Otras emisiones indirectas incluyen aquellas asociadas con la producción, el transporte y la distribución de combustible, la fabricación y la retirada de aeronaves, el tratamiento de residuos, los viajes de negocios y el transporte de los empleados, las franquicias y el consumo de agua.</p> <p>Ahora se recogen más categorías.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Las emisiones de Alcance 3 aumentaron un 7,1% en 2018 frente a 2017, en parte debido al crecimiento del negocio al ampliar el ámbito de los datos recogidos. Colaboramos activamente con los proveedores para gestionar y reducir nuestras emisiones de CO₂ de Alcance 3. Véase la sección de participación de los grupos de interés. 	<p>Millones de toneladas de CO₂e</p>
Intensidad de emisiones de CO₂ únicamente por operaciones de vuelo (gCO₂/pkm)	<p>Objetivo: Mejora del 10% para 2020 con respecto a 2014. Los gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro son un indicador utilizado habitualmente en el sector para medir la eficiencia de vuelo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La mejora del 0,4% en la eficiencia en carbono media de 2018 resulta en una media móvil de 5 años del 1,33% anual, algo inferior al objetivo sectorial del 1,5%. La tasa de mejora ligeramente inferior en 2018 se debe a la tasa de renovación de la flota, pero también a condiciones operativas difíciles, incluida la interrupción del servicio provocada por las huelgas de los servicios de control del tráfico aéreo en Europa. 	<p>gCO₂/pkm</p>

Las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático

Ver respuesta a Descripción de los principales riesgos relacionados con cuestiones ambientales vinculadas a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos

Reconocemos que podría haber impactos en nuestras operaciones e impactos en ciertos destinos.

Las metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin

Objetivos de IAG en materia de cambio climático:

- Mejora del 10% en la eficiencia en el consumo de combustible hasta 87,3 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro para 2020 en comparación con la referencia de 97,5 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro en 2014.
- Crecimiento neutral en carbono a partir de 2020.
- Reducción neta del 50% de las emisiones de CO₂ para 2050 en comparación con 2005.

Además, estamos trabajando para recabar el apoyo del gobierno y el sector para lograr el objetivo de cero emisiones de CO₂ para 2050. También estamos detallando la posible introducción de incentivos de la dirección alineados con nuestros objetivos de carbono a fin de mejorar la coherencia de nuestra estrategia comercial con la senda de descarbonización y, de ese modo, contribuir al logro de nuestras metas

Biodiversidad

Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad

La biodiversidad no es material de acuerdo con el análisis de materialidad en el contexto de la sostenibilidad. El documento explica que esta información no recibe la consideración de material.

1 La cifra basada en ubicación de 2017 se ha reformulado a partir de la cifra declarada anteriormente (86.390 toneladas de CO₂e) tras revisarse los cálculos utilizando los nuevos factores de conversión del gobierno español.

2 Los datos de Alcance 3 de 2018 se elaboraron para el informe CDP sobre la base de la actividad de 2017.

Enfoque de gestión

Descripción de las políticas introducidas por la compañía relativas a cuestiones de derechos de humanos

IAG y sus compañías operadoras cuentan con políticas en las que se definen las directrices generales que rigen la conducta de los consejeros y los empleados del Grupo a la hora de desarrollar sus relaciones comerciales y profesionales. Se espera que todos los consejeros y empleados actúen de forma íntegra y de acuerdo con las leyes de los países en los que llevan a cabo su labor. IAG también dispone de un Código de Conducta que define las normas de comportamiento que esperamos que cumplan nuestros proveedores. En 2019, IAG dispondrá de un nuevo Código de Conducta para todo el Grupo que se aplicará a todos los consejeros, directivos y empleados, así como a sus partes vinculadas.

Se realizan varias actividades de formación y comunicación dirigidas a consejeros, empleados y terceros para dar a conocer los principios que rigen la conducta del Grupo y sus empleados. En 2019, se dispondrá de un nuevo curso de *e-learning* que servirá de apoyo para el nuevo Código de Conducta y en el que participarán todos los empleados y consejeros del Grupo.

Descripción de los principales riesgos asociados a las cuestiones de derechos humanos

El tráfico de seres humanos es una preocupación seria para el sector aeronáutico. Es un tema al que prestamos más atención, desde que en 2015 se reformara el Código Penal español y se introdujera la Ley británica sobre la Esclavitud Moderna. Para IAG, que transporta a más de 100 millones de pasajeros al año y tiene decenas de miles de proveedores, la esclavitud y el tráfico de personas es un tema relevante. No tenemos casos conocidos de violaciones de los derechos humanos dentro de nuestra organización, y estamos aumentando nuestro análisis de proveedores para asegurarnos de que ese es también su caso. Colaboramos estrechamente con gobiernos y los aeropuertos en los que operamos para garantizar que cualquier tráfico sospechoso en nuestros vuelos se denuncie y trate debidamente. Formamos a nuestros empleados para que reconozcan los indicios de situaciones de tráfico de personas potencial y facilitamos procedimientos de denuncias para circunstancias sospechosas.

En junio de 2018, publicamos nuestra segunda Declaración sobre esclavitud y tráfico de personas del Grupo, tal y como establece la Ley sobre esclavitud moderna (*Modern Slavery Act*) de 2015 del Reino Unido. Todos los contratos con nuevos proveedores y los que se renuevan ya incluyen cláusulas sobre esclavitud moderna. Diversos representantes de IAG asistieron a un seminario de la IATA sobre esclavitud moderna para compartir conocimientos y buenas prácticas. El seminario se cerró con una resolución que denuncia el tráfico de personas y que reafirma los compromisos para luchar contra este problema con medidas como el intercambio de buenas prácticas, la formación del personal y la provisión de información. La IATA aprobó dicha resolución en su Junta General de 2018.

Aer Lingus ha impartido formación sobre el tráfico de personas a pilotos y tripulantes de cabina desde 2016 y organiza cursos periódicos al respecto en ciclos de tres años. En los manuales de operaciones, también se incluyen orientaciones y procedimientos sobre tráfico de personas para la tripulación de vuelo y de cabina. British Airways también se asegura de que todos los tripulantes de cabina reciban formación para reconocer signos de tráfico de personas con una sesión de sensibilización que ahora se incluye en la formación obligatoria anual.

Procedimientos de diligencia debida

Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos

Ver respuesta a Descripción de los principales riesgos asociados a las cuestiones de derechos humanos

Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos

Ver respuesta a Descripción de los principales riesgos asociados a las cuestiones de derechos humanos

Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil

Más de un 95% de nuestros empleados trabajan desde países europeos que cumplen los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que cubren temas considerados como principios y derechos fundamentales en el trabajo: libertad de asociación y reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva; eliminación de cualquier forma de trabajo forzoso u obligatorio; abolición efectiva del trabajo infantil; eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

Enfoque de gestión

Descripción de las políticas introducidas por la compañía en materia de lucha contra la corrupción y el soborno

Política y programa de prevención de la corrupción

IAG y sus compañías operadoras no toleran ninguna forma de soborno o corrupción. Esta postura se refleja claramente en las políticas del Grupo, que están a disposición de todos los consejeros y empleados. Cada compañía operadora cuenta con un departamento de cumplimiento encargado de gestionar el programa de prevención de sobornos correspondiente. Dichos equipos de cumplimiento se reúnen periódicamente en grupos de trabajo y grupos de seguimiento y cada año revisan los riesgos de soborno en todo el Grupo. Los riesgos principales identificados en la revisión de 2018 se refieren al uso de terceros, decisiones operativas y comerciales en las que intervienen organismos públicos y uso indebido de regalos y atenciones. Los cursos de formación para la prevención de sobornos incluyen sesiones de *e-learning* y presenciales. Cada compañía operadora define sus necesidades de formación, que se determinan a partir de factores como la categoría y las responsabilidades de los empleados. En 2019, se impartirá un curso actualizado de *e-learning* en todo el Grupo. Los procedimientos de diligencia debida basados en el riesgo y previstos por el programa incluyen exámenes, informes externos, entrevistas y visitas a las empresas, dependiendo del nivel de riesgo que presente cada tercero en particular. En 2018, el Grupo incluyó exámenes de integridad en su nuevo sistema de gestión de proveedores para todo el Grupo y en 2019 se pondrá en marcha una nueva herramienta de gestión de terceros para aquellos que presenten mayor riesgo, junto con procedimientos actualizados. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de IAG recibe un informe anual sobre el programa.

Descripción de los principales riesgos asociados a la lucha contra la corrupción y el soborno

Referirse a la sección de Gestión del riesgo y principales factores de riesgos incluida en el Anexo.

Indicadores clave de resultados (KPI) no financieros referentes a la lucha contra la corrupción y el soborno

Existen canales en todo el Grupo a las que los empleados pueden recurrir para recibir consejo o para comunicar quejas o malas conductas, reales o presuntas. En todo el Grupo, hay establecidos canales de denuncia a cargo de *Safecall* y *Ethicspoint* para la comunicación de irregularidades con carácter confidencial. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG revisa anualmente la eficacia de estos canales. En esta revisión anual, se analizan el volumen de denuncias por categoría, la puntualidad del seguimiento, la responsabilidad del seguimiento y cualesquiera cuestiones planteadas que puedan tener repercusión en los estados financieros. La revisión anual la coordina el Director de Auditoría del Grupo. En 2018, se recibió un total de 201 denuncias a través de los canales de información confidenciales. Esta cifra se compara con las 205 denuncias recibidas en 2017. Todas las denuncias recibieron seguimiento y se investigaron en caso necesario, además de comunicarse a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno

Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno

Ver respuesta a Descripción de las políticas introducidas por la compañía en materia de lucha contra la corrupción y el soborno

Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales

IAG dispone de varios procesos y procedimientos puestos en marcha en todo el Grupo, tales como investigación y gestión de proveedores, procesos *Know your Counterparty* y directrices del departamento financiero del Grupo que ayudan a combatir el blanqueo de capitales en el negocio.

Aportaciones a organizaciones sin ánimo de lucro

Aer Lingus celebró el 21º aniversario de su asociación con el programa *Change for Good* de UNICEF y recaudó un millón de dólares estadounidenses a través de donaciones de clientes a bordo. La compañía también siguió colaborando con *Special Olympics Ireland*, llegando a recaudar más de 8.000 euros además de donar vuelos. La asociación de British Airways con *Comic Relief* para fines benéficos *Flying Start* alcanzó un importante hito en 2018 al lograr su objetivo para 2020 de recaudar 20 millones de libras esterlinas dos años antes de lo previsto. Tras el tsunami de Indonesia en septiembre, British Airways recaudó de sus clientes 188.576 libras esterlinas en respuesta a la petición de *Disasters Emergency Committee*. En un acto conjunto con Aerobility, 99 usuarios de sillas de ruedas tiraron de un Boeing 787-9 durante 100 metros, lo cual les valió recaudar 16.000 libras esterlinas y hacerse con un récord Guinness.

Iberia ha ampliado hasta 2020 su asociación con Amadeus para apoyar el programa de inmunización de UNICEF. Desde 2013, esta colaboración ha resultado en 935.000 euros recaudados y ha permitido vacunar a más de un millón de niños en Chad, Angola y Cuba. La colaboración de Vueling con *Save the Children* generó 235.000 euros en donaciones de clientes en 2018. Vueling donó 120 billetes de aviación a la fundación *Make-A-Wish*, que ayuda a niños con enfermedades graves a disfrutar de experiencias transformadoras. Vueling también donó a *Nutrition Without Borders* botellas de agua sin abrir procedentes de vuelos, en una iniciativa que también reduce los residuos de a bordo.

Enfoque de gestión

Descripción de las políticas introducidas por la compañía relacionadas con cuestiones sociales

Alineamos nuestro programa de sostenibilidad con los Objetivos de sostenibilidad de las Naciones Unidas como se describe a continuación:

Las Naciones Unidas han adoptado un plan para “acabar con la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia y hacer frente al cambio climático para 2030”. Esta Agenda 2030 gira en torno a 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La consecución de estos objetivos exigirá grandes esfuerzos por todos los sectores de la sociedad; se reconoce ampliamente la importante función del sector empresarial en este ámbito.

En sintonía con la IATA y *Sustainable Aviation*, establecemos vínculos con nueve ODS que afectan a nuestro negocio, como se muestra en la siguiente tabla. Reflejamos dichos vínculos en los datos de desempeño en sostenibilidad que figuran en las siguientes páginas y consideramos los ODS 5, 7, 8 y 13 como medidas prioritarias al ser los que mas afectan a IAG.

	Objetivo 3: Salud y bienestar		Objetivo 7: Energía asequible y no contaminante		Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles
	Objetivo 4: Educación de calidad		Objetivo 8: Trabajo digno y crecimiento económico		Objetivo 12: Producción y consumo responsables
	Objetivo 5: Igualdad de género		Objetivo 9: Industria, innovación e infraestructura		Objetivo 13: Acción por el clima

Descripción de los principales riesgos asociados a cuestiones sociales vinculadas a la actividad de la compañía

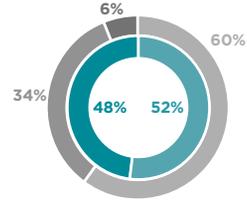
Referirse a la sección de Gestión del riesgo y principales factores de riesgos incluida en el Anexo.

Compromiso con el desarrollo sostenible

El impacto de la actividad de la compañía en el empleo y el desarrollo local

Inspire, programa de practicas laborales de British Airways, permite que los jóvenes vivan la emoción del sector de la aviación. En 2018, participaron mas de 24.000 jóvenes a través de iniciativas de voluntariado corporativo. Asimismo, 25 departamentos acogieron a 600 estudiantes para realizar semanas de practicas laborales y British Airways volvió a ganar la acreditación Gold al respecto. Con Teacher Take Off Days, los profesores también pudieron disfrutar de un curso de prácticas de un día y se lanzó la campaña Your Flying Future para animar a los jóvenes con formación diversa a plantearse una carrera en el sector de la aviación.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Contratación (por edad y género)	Número total de puestos cubiertos, tanto por contratación sustitutiva como en nuevos puestos.	Se cubrieron un total de 8.789 puestos en todo el Grupo, de los que el 52% fue ocupado por mujeres.	Puestos cubiertos por género y edad (%)



Género
■ Mujeres ■ Hombres
Grupos de edad
■ <30 ■ 30-50 ■ 50+

El impacto de la actividad de la compañía en las poblaciones locales y en el territorio

Nos enfocamos en reducir el impacto del ruido y la calidad del aire de nuestras operaciones en las comunidades locales en los aeropuertos que operamos, tal como se describe en las medidas que se detallan a continuación.

Nuestro programa de sostenibilidad sigue haciendo un fuerte énfasis en minimizar el impacto acústico de nuestras operaciones aéreas sobre la vida de las comunidades que rodean los aeropuertos donde operamos. Si bien estamos orgullosos de los progresos realizados en la reducción de la contaminación acústica de las aeronaves a lo largo del tiempo, reconocemos la persistente preocupación de las comunidades en cuanto a la contaminación acústica y estamos comprometidos con la búsqueda de soluciones.

Además de nuestra inversión en nuevas aeronaves, También hemos modificando las ya existentes para reducir su impacto acústico. Por ejemplo, en 2018, Aer Lingus equipo 28 de sus 37 aeronaves Airbus A320/21 con deflectores de flujo de aire, que ayudan a generar un sonido silbante durante la fase de descenso. Además, todas nuestras aerolíneas controlan la contaminación acústica operativa para garantizar que los vuelos se operen con sensibilidad e identificar mejoras siempre que resulte posible. Seguimos colaborando con los grupos de interés, incluidos grupos comunitarios, reguladores y socios del sector, en nuestros aeropuertos principales para compartir ideas operativas y participar en labores de investigación y ensayos operativos.

Por ejemplo, British Airways participa en *Heathrow Community Noise Forum* y trabajó con el grupo en 2018 para mejorar el cumplimiento de las rutas de salida diseñadas para minimizar el ruido del aeropuerto; colaboro asimismo en un ensayo para comprobar como influyen en el ruido los gradientes de ascenso. British Airways participó también en un estudio del gobierno británico sobre la reducción de la contaminación acústica en las salidas, cuyas conclusiones señalaban que los dos principales procedimientos de salida que utilizan las aerolíneas distribuyen la contaminación acústica en las comunidades de formas ligeramente distintas, pero que, en general, la exposición a dicha contaminación es similar. En 2018, también trabajamos con socios de *Sustainable Aviation* (SA) en el Reino Unido, incluidas otras aerolíneas, operadores aeroportuarios, fabricantes de aeronaves y NATS, la autoridad de control del tráfico aéreo del Reino Unido, para revisar nuestra acción conjunta en materia de contaminación acústica. Los informes de SA han demostrado que el sector ha logrado importantes avances en la reducción de su huella acústica en los últimos años. Asimismo, los futuros programas de SA se centraran en promover nuevas mejoras operativas y conocer mas en profundidad las diferentes opciones no acústicas en cuanto a calidad de vida disponibles para gestionar el impacto de la contaminación acústica de las aeronaves.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018																																			
Contaminación acústica media (basado en cuotas y número de ciclos de aterrizaje y despegue por año)	Este parámetro cuantifica la contaminación acústica media por vuelo considerando las emisiones acústicas en la llegada y la salida de cada tipo de aeronave (utilizando valores de cuotas del gobierno británico, que son una clasificación relativa basada en niveles de emisiones acústicas certificadas) y el número de vuelos operados al año. Nota: en un único vuelo, la puntuación de un Boeing 747 sería de 6,0, mientras que la de un Airbus A320 (opción de motor actual) sería de 1,0.	<ul style="list-style-type: none"> Estamos en proceso de retirar algunas de las aeronaves con mayor contaminación acústica y sustituirlas por aeronaves de última generación más silenciosas. Sin embargo, nuestro desempeño en 2018 descendió ligeramente debido a que el aumento de las operaciones de largo radio incrementó el peso y, por consiguiente, la puntuación de cuota de ruido de parte de nuestra flota. 	<p>Contaminación acústica media (cuotas de ruido por ciclo de aterrizaje y despegue)</p> <table border="1"> <tr><th>Año</th><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td></tr> <tr><th>Valor</th><td>1,11</td><td>1,08</td><td>1,06</td><td>1,07</td></tr> <tr><th>Cambio</th><td></td><td></td><td></td><td>+0,9%</td></tr> </table>	Año	2015	2016	2017	2018	Valor	1,11	1,08	1,06	1,07	Cambio				+0,9%																				
Año	2015	2016	2017	2018																																		
Valor	1,11	1,08	1,06	1,07																																		
Cambio				+0,9%																																		
Certificación de contaminación acústica de la flota (Capítulos 4 y 14 de la OACI)	<p>La certificación de contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI comprende los límites de una combinación de niveles de ruido lateral, de aproximación y de vuelo.</p> <p>La norma tecnológica del Capítulo 4 de la OACI relativa a la contaminación acústica de las aeronaves se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2006 y el Capítulo 14 se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2017.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Toda nuestra flota cumple la certificación sobre contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI. Durante 2018 aumentó el número de aeronaves de nuestra flota con certificación del Capítulo 14, y preveemos que siga aumentando en 2019 con la incorporación de aeronaves de nueva generación, como el Airbus A350 y el A320neo. 	<p>% norma sobre ruido OACI</p> <table border="1"> <tr><th>Año</th><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td></tr> <tr><th>Valor</th><td>98,7%</td><td>99%</td><td>99%</td><td>99%</td><td>100%</td></tr> <tr><th>Cambio</th><td></td><td></td><td>46%</td><td>46%</td><td>+1,0%</td></tr> <tr><th>Capítulo 14</th><td></td><td></td><td></td><td></td><td>+8,7%</td></tr> </table>	Año	2014	2015	2016	2017	2018	Valor	98,7%	99%	99%	99%	100%	Cambio			46%	46%	+1,0%	Capítulo 14					+8,7%											
Año	2014	2015	2016	2017	2018																																	
Valor	98,7%	99%	99%	99%	100%																																	
Cambio			46%	46%	+1,0%																																	
Capítulo 14					+8,7%																																	
Operaciones de descenso continuado (%)	Las operaciones de descenso continuado emplean un ángulo de aproximación uniforme que permite a la aeronave volar más alto durante más tiempo en comparación con la aproximación por fases. Dicho procedimiento puede contribuir a reducir el consumo de combustible y la contaminación acústica que sufren aquellos que viven debajo de las trayectorias de aproximación.	<ul style="list-style-type: none"> Nuestro objetivo es que todas nuestras aerolíneas alcancen registros de media, superiores al 80% en los aeropuertos del Reino Unido. Antes de 2016, Iberia y Vueling no habían participado en iniciativas de operaciones de descenso continuado, pero desde ese año ambas aerolíneas han conseguido grandes progresos y siguen mejorando. Los datos no incluyen a Level, ya que actualmente no opera en el Reino Unido. 	<p>% de descensos continuados (media del Reino Unido)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aerolínea</th> <th>2013</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>% frente al año anterior</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BA en todo el mundo</td> <td>94,1</td> <td>95,7</td> <td>95,6</td> <td>-0,1</td> </tr> <tr> <td>BA a escala nacional</td> <td>87,0</td> <td>87,3</td> <td>88,8</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Aer Lingus</td> <td>86,8</td> <td>87,5</td> <td>86,6</td> <td>-0,9</td> </tr> <tr> <td>Iberia</td> <td>58,2</td> <td>84,7</td> <td>85,4</td> <td>0,7</td> </tr> <tr> <td>Vueling</td> <td>61,8</td> <td>76,1</td> <td>78,9</td> <td>2,8</td> </tr> <tr> <td>Media del Reino Unido</td> <td>86,1</td> <td>87,2</td> <td>88,3</td> <td>1,1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fuente: NATS para Sustainable Aviation. 2013 es el año de referencia.</p>	Aerolínea	2013	2017	2018	% frente al año anterior	BA en todo el mundo	94,1	95,7	95,6	-0,1	BA a escala nacional	87,0	87,3	88,8	1,5	Aer Lingus	86,8	87,5	86,6	-0,9	Iberia	58,2	84,7	85,4	0,7	Vueling	61,8	76,1	78,9	2,8	Media del Reino Unido	86,1	87,2	88,3	1,1
Aerolínea	2013	2017	2018	% frente al año anterior																																		
BA en todo el mundo	94,1	95,7	95,6	-0,1																																		
BA a escala nacional	87,0	87,3	88,8	1,5																																		
Aer Lingus	86,8	87,5	86,6	-0,9																																		
Iberia	58,2	84,7	85,4	0,7																																		
Vueling	61,8	76,1	78,9	2,8																																		
Media del Reino Unido	86,1	87,2	88,3	1,1																																		

El equipamiento de los servicios de tierra en los principales centros de operaciones del Grupo se está sustituyendo, siempre que resulta posible, por vehículos eléctricos, lo cual contribuye a reducir nuestra huella de carbono y a mejorar la calidad del aire para los residentes de la zona. El 38% de los vehículos de servicios aeroportuarios de Iberia ya son eléctricos, frente al 29% del año pasado.

Aer Lingus compró 61 tractores eléctricos para equipajes, cintas de equipajes, escaleras para pasajeros y sistemas de retroceso. Los vehículos eléctricos representan actualmente el 38% de la flota del equipamiento de los servicios de tierra de Aer Lingus.

Mototok, el sistema de retroceso eléctrico por control remoto que comercializa British Airways, se utiliza en todas las operaciones de corto radio en la Terminal 5 de Londres Heathrow. Además de mejorar las cifras de puntualidad, los nuevos sistemas de retroceso funcionan completamente con el suministro de electricidad 100% renovable de Londres Heathrow, lo que ahorra 7.400 toneladas de CO₂ y 28 toneladas de NO_x cada año, en comparación con los sistemas de diesel anteriores. British Airways sigue trabajando con Mototok y colabora en el desarrollo de un modelo para aeronaves de fuselaje ancho.

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018																								
<p>Porcentaje de la flota que cumple la norma CAEP de la OACI relativa a emisiones de óxidos de nitrógeno NO_x</p>	<p>La norma CAEP de la OACI se aplica a las emisiones de NO_x de los motores de las aeronaves. Las normas son cada vez más estrictas y los motores certificados por la norma CAEP 8 deben emitir menos de la mitad del NO_x emitido por motores certificados según la norma CAEP original.</p> <p>Las normas CAEP 4, 6 y 8 de la OACI sobre emisiones de NO_x son aplicables a los motores fabricados desde el 1 de enero de 2004, el año 2008 y el año 2014, respectivamente.</p> <p>La OACI también está desarrollando una norma para partículas de motores de aviones, que se espera entre en vigor en 2020.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Como el 97% de nuestros aviones cumple con la norma CAEP 4 sobre emisiones de NO_x, ahora nos centramos en cumplir con las normas CAEP 6 y 8, que son más estrictas. • En 2018, también medimos por primera vez la media de emisiones de NO_x por ciclo de despegue y aterrizaje. Las emisiones generadas en dichas fases afectan a la calidad el aire de los lugares cercanos a los aeropuertos en los que operamos. La cifra fue de 9,44 kg NO_x/LTO en 2018. Comunicaremos las tendencias en años futuros. 	<p>% normas sobre NO_x OACI</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>CAEP 6 (%)</th> <th>CAEP 8 (%)</th> <th>Total (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>62%</td> <td>-</td> <td>62%</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>65%</td> <td>-</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>68%</td> <td>25%</td> <td>68%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>69%</td> <td>26%</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>74%</td> <td>29%</td> <td>74%</td> </tr> </tbody> </table>	Año	CAEP 6 (%)	CAEP 8 (%)	Total (%)	2014	62%	-	62%	2015	65%	-	65%	2016	68%	25%	68%	2017	69%	26%	69%	2018	74%	29%	74%
Año	CAEP 6 (%)	CAEP 8 (%)	Total (%)																								
2014	62%	-	62%																								
2015	65%	-	65%																								
2016	68%	25%	68%																								
2017	69%	26%	69%																								
2018	74%	29%	74%																								

Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos; las acciones de asociación o patrocinio

Ver respuesta anterior.

Cadena de suministro sostenible

La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales

El Código de Conducta para proveedores de IAG es el marco principal que establece los estándares que deben cumplir los proveedores que trabajan con IAG y sus compañías operadoras. El Código de Conducta para proveedores cubre los estándares de integridad en materias laboral, de salud y seguridad, medioambiental y empresarial. En 2018, IAG puso en marcha un proceso de gestión del riesgo más sólido para facilitar la diligencia debida y el seguimiento de nuestros proveedores a lo largo de todo su ciclo de vida. IAG Global Business Services (GBS) ha contratado a Bureau van Dijk, un importante proveedor de inteligencia empresarial, para profundizar en el conocimiento del cumplimiento jurídico, social, medioambiental y financiero de nuestros proveedores. Hasta la fecha, se ha examinado a más de 5.500 proveedores en la primera fase de funcionamiento. Supervisamos a los proveedores por la cantidad de riesgos y la gravedad de cada tipo de riesgo. IAG se reserva el derecho de realizar auditorías *in situ*, revisiones de incidencias y planes de medidas correctivas, así como a rescindir los contratos cuando se producen incumplimientos graves. El propósito de IAG es colaborar con los proveedores que muestren un desempeño insatisfactorio para mejorar sus estándares. Las auditorías corren a cargo de auditores externos fiables con experiencia demostrada en impulsar prácticas empresariales responsables en cadenas de suministro globales. En 2019, seguiremos examinando a los proveedores desde el inicio y con una periodicidad trimestral para aumentar el número de proveedores cubiertos. Los resultados se revisarán junto con los responsables de riesgos de manera continua.

Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental

Ver respuesta anterior.

Sistemas de supervisión y auditorías y sus resultados

Ver respuesta anterior.

Gestión de relaciones con clientes

Medidas para proteger la salud y la seguridad de los consumidores

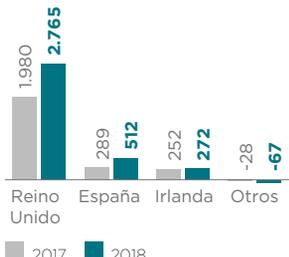
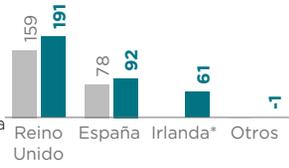
Contamos con un gobierno corporativo robusto, dirigido por las comisiones de seguridad de cada una de nuestras compañías operadoras. La Comisión de Seguridad de IAG, presidida por el Consejero Delegado del Grupo, supervisa todos los asuntos relacionados con la seguridad operativa de las aerolíneas de IAG, así como los sistemas y los recursos dedicados a actividades de seguridad en todo el Grupo. Nuestros clientes viajan en aeronaves y se desplazan por edificios y entornos que están sujetos a la reglamentación en materia de salud y seguridad vigente en cada país. Los procedimientos, sistemas y tecnología empleados en nuestras operaciones están diseñados para proteger tanto a los empleados como a los clientes.

Sistemas de reclamación y quejas

Los clientes de las aerolíneas de IAG pueden proporcionar comentarios y detalles de quejas de varias maneras, incluso a través de nuestros sitios web, por correo o llamando a nuestros centros de atención al cliente. Los tipos de quejas de los clientes recibidos pueden variar significativamente, pero generalmente se relacionan con retrasos y cancelaciones, equipaje, experiencia de viaje y reservas. Para manejar las quejas de los clientes, nuestras aerolíneas tienen equipos dedicados de relaciones con los clientes que están especialmente capacitados para brindar un excelente servicio al cliente y resolver problemas de manera rápida y satisfactoria.

Información fiscal

Los beneficios obtenidos país por país; los impuestos sobre beneficios pagados y las subvenciones públicas recibidas

Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018															
Beneficio / (pérdida) millones de euros	Beneficios por país: beneficio contable consolidado del Grupo correspondiente al ejercicio por cada país donde tributa.	<ul style="list-style-type: none"> El aumento de los beneficios imponibles en los principales países donde operamos en 2018 refleja la mejora del rendimiento financiero subyacente de nuestras compañías operadoras. En el Reino Unido, el aumento también viene motivado por una ganancia excepcional relacionada con los planes de pensiones de British Airways. 	<p>Beneficios por país (millones de euros)</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>País</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Reino Unido</td> <td>1,980</td> <td>2,765</td> </tr> <tr> <td>España</td> <td>289</td> <td>512</td> </tr> <tr> <td>Irlanda</td> <td>252</td> <td>272</td> </tr> <tr> <td>Otros</td> <td>-28</td> <td>-67</td> </tr> </tbody> </table>	País	2017	2018	Reino Unido	1,980	2,765	España	289	512	Irlanda	252	272	Otros	-28	-67
País	2017	2018																
Reino Unido	1,980	2,765																
España	289	512																
Irlanda	252	272																
Otros	-28	-67																
Impuestos sobre sociedades millones de euros	Impuestos pagados por país: pagos consolidados de impuestos en efectivo del Grupo correspondientes al ejercicio por cada país en que se realizaron	<ul style="list-style-type: none"> El total de impuestos pagados de 343 millones de euros es inferior a la carga impositiva prevista del Grupo, de 671 millones de euros, principalmente porque la desgravación por pensiones en British Airways se produce en efectivo y no se basa en pérdidas y ganancias contables. El incremento de los impuestos pagados por país en los principales países donde operamos en 2018 refleja el aumento de los beneficios de nuestras compañías operadoras. El incremento de los impuestos pagados en el Reino Unido es proporcionalmente inferior al aumento de los beneficios porque la ganancia excepcional relacionada con las pensiones de British Airways no es una partida de impuesto en efectivo. En Irlanda, Aer Lingus compensa sus pérdidas fiscales de años anteriores con beneficios imponibles en 2017. Su pasivo por impuesto de sociedades pendiente de 2017 se pagó en 2018 junto a su pasivo de 2018. 	<p>Impuesto de sociedades pagados por país</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>País</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Reino Unido</td> <td>159</td> <td>191</td> </tr> <tr> <td>España</td> <td>78</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>Irlanda*</td> <td>61</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>Otros</td> <td>-1</td> <td>-1</td> </tr> </tbody> </table> <p>* No se calcularon los datos de 2017</p>	País	2017	2018	Reino Unido	159	191	España	78	92	Irlanda*	61	61	Otros	-1	-1
País	2017	2018																
Reino Unido	159	191																
España	78	92																
Irlanda*	61	61																
Otros	-1	-1																

Las subvenciones públicas recibidas no han sido reportadas ya que no son consideradas materiales.

ANEXO

25	Tabla de contenidos
27	Gestión del riesgo y principales factores de riesgos (extraído del Informe de Gestión)
34	Sostenibilidad (extraído del Informe de Gestión)

TABLA DE CONTENIDOS

Área	Criterio de reporte / GRI	Pág. información no financiera
Información general		
Descripción del modelo de negocios	GRI 102-2, GRI 102-4	2
Presencia de mercado	GRI 102-6	2
Objetivos y estrategias		2
Marco de información empleado	GRI y marco informativo interno	3
Análisis de materialidad	GRI 102-43, GRI 102-44, GRI 102-46, GRI 102-47, GRI 102-49	3
Cuestiones sociales y relativas al personal		
Enfoque de gestión	(1)	4
Empleo		
Número total de empleados y distribución por país, sexo, edad y clasificación profesional	GRI 102-7, GRI 102-8	5
Distribución de modalidades de contratos de trabajo y promedio anual por sexo, edad y clasificación profesional*	GRI 102-8	5
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 401-1	6
Remuneraciones medias desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional**	N/P	6
Brecha salarial entre mujeres y hombres**	N/P	6
Remuneración media de los consejeros y directivos	(2)	7
Implantación de políticas de desconexión laboral	(1)	7
Porcentaje de empleados con discapacidad*	(2)	7
Organización del trabajo		
Organización del horario laboral	(1)	8
Índices de absentismo**	N/P	8
Medidas destinadas a facilitar la conciliación	(1)	8
Salud y seguridad		
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	(1)	8
Índice de accidentes	GRI 403-9	8
Enfermedades profesionales***	N/P	8
Relaciones laborales		
Organización del diálogo social	(1)	8
Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país*	GRI 102-41	8
Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	(1)	8
Formación		
Políticas implementadas	(1)	9
Indicadores de formación	(2)	9
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	(1)	9
Igualdad		
Igualdad	(1)	9
Cuestiones medioambientales		
Enfoque de gestión	(1)	10
Gestión medioambiental	(1)	13
Contaminación		
Medidas para prevenir, reducir o reparar la contaminación	(1)	13
Reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos		
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	(1) (2)	14
Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	(1)	15
Uso sostenible de los recursos		
Consumo de agua***	N/P	15
Consumo de materias primas	GRI 302-1	15
Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1	16
Medidas para aumentar la eficiencia energética	GRI 305-5	16
Uso de energía renovable	GRI302-1, GRI305-4	16

Área	Criterio de reporte / GRI	Pág. información no financiera
Cambio climático		
Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero	GRI305-1, 305-2, 305-3	16
Medidas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	(1)	17
Objetivo relacionado con la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero	GRI305-4	17
Biodiversidad		
Biodiversidad***	N/A	17
Cuestiones de derechos humanos		
Enfoque de gestión	102-16	18
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	(1)	18
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y medidas de gestión de posibles abusos	102-17	18
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	(1)	18
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la Organización Internacional del Trabajo	(1)	18
Cuestiones de para prevenir la corrupción y el soborno		
Enfoque de gestión	(1)	19
Medidas para prevenir la corrupción y el soborno	(1) 102-16, 102-17	19
Medidas para prevenir el blanqueo de dinero	(1) 102-16, 102-17	19
Aportaciones a organizaciones sin ánimo de lucro	(1)	19
Otra información de la Compañía		
Enfoque de gestión	(1)	20
Compromiso con el desarrollo sostenible	(1)	20
Gestión de una cadena de suministro sostenible	(1)	22
Gestión de relaciones con clientes	(1)	23
Información fiscal y transparencia	(2)	23

N/P: No procede.

1 Marco interno: descripción cualitativa.

2 Marco interno: consúltese la metodología empleada en las páginas correspondientes.

* Se facilita información parcial para 2018 debido a que por ahora su obtención no se realiza de forma sistemática en todo el Grupo y, por tanto, no se prepara a nivel corporativo.

** No se facilita información para 2018 debido a que por ahora su obtención no se realiza de forma sistemática en todo el Grupo y, por tanto, no se prepara a nivel corporativo. En relación con la brecha salarial entre mujeres y hombres, facilitamos los datos de 2017 de British Airways y Avios.

Esto es debido a los distintos sistemas y procesos utilizados en las empresas operativas, sobre todo en lo que respecta a sus trabajadores. Se está trabajando con el fin de armonizar tales procesos cuando las circunstancias lo permiten, con el fin de poder hacer un seguimiento de la información que falta y presentarla para 2019.

*** Las enfermedades profesionales, el consumo de agua y la biodiversidad actualmente no reciben la consideración de materiales para IAG, atendiendo a la escala de nuestro impacto en estas áreas y la importancia relativa que las partes interesadas asignan a otras cuestiones. No obstante, las revisamos de forma periódica.

Ofrecer valor integrando la cultura de gestión del riesgo

El Consejo de Administración es el responsable general de garantizar que IAG disponga de un marco de gestión del riesgo adecuado, incluida la determinación de la naturaleza y alcance del riesgo que está dispuesto a asumir para conseguir sus objetivos estratégicos. Supervisa las operaciones del Grupo para asegurarse de que existen controles internos y de que estos funcionan de manera eficaz. La Dirección es responsable de la ejecución de los planes acordados. IAG dispone de una política de Gestión del Riesgo Empresarial que ha sido aprobada por el Consejo.

En esta política, se establece el marco para un procedimiento y una metodología integrales de gestión del riesgo, que garantiza una evaluación profunda de los riesgos a los que se enfrenta el Grupo, incluidos los emergentes. Este procedimiento lo lidera el Comité de Dirección y sus mejores prácticas se comparten en todo el Grupo.

Los responsables de riesgos tienen la misión de identificar y gestionar los riesgos en su área de responsabilidad dentro de los procesos de negocio subyacentes clave. Todos los riesgos se evalúan por su probabilidad de impacto sobre el Plan de Negocio y la estrategia del Grupo. Los principales controles y medidas de mitigación se documentan y se elaboran planes de respuesta adecuados. Cada riesgo recibe una supervisión clara por parte del Comité de Dirección.

Los profesionales de gestión de riesgos garantizan la integración del marco en todo el Grupo. Mantienen mapas de riesgos de cada compañía operadora y a escala del Grupo y garantizan la homogeneidad del proceso de gestión del riesgo.

Los comités de dirección de cada compañía operadora revisan sus respectivos mapas de riesgos teniendo en cuenta su exactitud e integridad, así como las variaciones significativas en los riesgos y las posibles modificaciones de los planes de respuesta ante dichos riesgos. El comité de dirección de cada compañía operadora confirma a su Consejo de Administración la identificación, cuantificación y gestión del riesgo dentro de su compañía operadora de manera global anualmente.

El comité de dirección de cada compañía operadora comunica los riesgos que afectan al Grupo o requieren la consideración del Grupo de acuerdo con el marco de la Gestión del Riesgo Empresarial del Grupo.

Los riesgos clave de las distintas compañías operadoras, junto con los riesgos que afectan a todo el Grupo, se recogen en un mapa de riesgos específico, a nivel del Grupo. El Comité de Dirección de IAG revisa el riesgo a lo largo del año, incluido el mapa de riesgos del Grupo, dos veces al año, con anterioridad a las revisiones de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo del Reino Unido de 2016 y con el Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas de España.

Además de revisar el mapa de riesgos, el Consejo de Administración de IAG analiza el riesgo en varias reuniones, un ejercicio durante el cual también se revisa la evaluación de los resultados del Grupo frente a su apetito al riesgo.

IAG dispone de un marco de apetito al riesgo que incluye declaraciones que informan al negocio, tanto cualitativa como cuantitativamente, sobre el apetito del Consejo con respecto a determinados riesgos. Cada una de las declaraciones de apetito al riesgo estipula formalmente el modo en que se supervisan los resultados, bien a escala del Grupo, bien en el seno de proyectos clave. Estas declaraciones se revisaron para comprobar la pertinencia e idoneidad de las tolerancias al final del ejercicio y se confirmó al Consejo que el Grupo continuaba operando dentro de los límites de cada declaración de apetito al riesgo.

El entorno altamente regulado y competitivo, unido a la complejidad operativa de cada una de nuestras empresas, expone al Grupo a una serie de riesgos. Seguimos dando prioridad a mitigar esos riesgos en todos los niveles del negocio, aunque muchos de ellos escapan a nuestro control; por ejemplo, los cambios en el contexto político y económico, la regulación gubernamental, acontecimientos fuera de nuestro control que causan interrupciones del servicio, la volatilidad de los precios del combustible y los tipos de cambio y el entorno competitivo.

Agrupamos nuestros riesgos en cuatro categorías: riesgos estratégicos, riesgos comerciales y operativos, riesgos financieros, incluido el fiscal, y riesgos de cumplimiento y regulatorios.

A continuación, se exponen nuestras previsiones sobre los riesgos clave que podrían suponer una amenaza para el modelo de negocio del Grupo, sus resultados futuros, su solvencia y su liquidez.

También se describen a continuación las circunstancias particulares que implican una mayor probabilidad de que el riesgo se materialice, en caso de que existan.

Esta lista no pretende ser exhaustiva.

Riesgos estratégicos

La competencia y el libre mercado favorecen los intereses a largo plazo de la industria de las aerolíneas y los consumidores. IAG está muy interesada en que prosigan la desregulación y la consolidación del sector. El Grupo trata de minimizar el riesgo que puede tener la intervención gubernamental o los cambios en la regulación de proveedores monopolísticos.

En general, el riesgo estratégico del Grupo se mantuvo estable durante el ejercicio y el crecimiento continuado de la capacidad de los competidores se supervisó y evaluó dentro del Grupo. El Grupo sigue apoyando la desregulación, gestiona la base de proveedores y estudia oportunidades de consolidación.

Riesgos comerciales y operativos

La seguridad de nuestros clientes y empleados es uno de nuestros valores fundamentales. El Grupo busca un equilibrio entre los recursos dedicados a conseguir una mayor resiliencia en nuestras operaciones y el impacto que causan las interrupciones operativas en nuestros clientes.

Las aerolíneas del Grupo se vieron afectadas por un número considerable de huelgas en el control del tráfico aéreo en Europa, lo que requirió dotar de resiliencia adicional a las redes.

El robo de datos de clientes de British Airways en septiembre de 2018 a raíz de un ataque a su página web pone de manifiesto la creciente amenaza de riesgos en el ciberespacio. El Grupo sigue dirigiendo la respuesta a las defensas de seguridad técnica y organizativa, así como los planes de respuesta en caso de incidente en cada compañía operadora.

Riesgos financieros

IAG adopta un bajo apetito al riesgo financiero para equilibrar los riesgos comerciales y operativos relativamente altos propios del sector. Este enfoque conservador conlleva mantener saldos de efectivo adecuados y líneas de financiación sustanciales. Existen políticas de cobertura claras sobre la exposición al riesgo asociado al precio del combustible y al cambio de divisas, que tienen en cuenta explícitamente nuestro apetito a las variaciones en la posición de efectivo y la rentabilidad provocadas por los movimientos del mercado.

No obstante, el Grupo también es cuidadoso a la hora de calibrar sus posiciones de cobertura frente a los competidores, a fin de garantizar que no le coloquen en una posición de desventaja competitiva por una cobertura excesiva en mercados favorables.

En 2018, los acontecimientos políticos y económicos siguieron generando incertidumbre, aumentando la volatilidad del precio del combustible y los tipos de cambio.

Regulatorios y de cumplimiento legal

El Grupo no tolera incumplimientos de las exigencias legales y regulatorias.

Enlace a la estrategia

- Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer orden**
- Aumentar las posiciones de liderazgo mundial**
- Mejorar la plataforma integrada común de IAG**

Clave: tendencia del riesgo

Aumento
 Estable
 Descenso

Estratégicos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Aeropuertos, infraestructuras, y terceros fundamentales</p> 1 3	<p>IAG depende y puede verse afectada por las decisiones relativas a infraestructuras o los cambios de las políticas de los gobiernos, los reguladores u otros organismos que afectan a las operaciones pero se encuentran fuera de la esfera de control del Grupo.</p>	<p>Las pistas del aeropuerto de Londres Heathrow están al límite de su capacidad. En octubre de 2016, el gobierno británico confirmó una propuesta de ampliación mediante una tercera pista en Londres Heathrow e IAG continúa promoviendo el desarrollo de una solución eficiente, rentable, lista para usar y apropiada para dicha tercera pista.</p> <p>Las aerolíneas del Grupo participan en el mercado de comercio de slots, incluido en los aeropuertos de Londres.</p>
	<p>IAG depende de que la industria petrolera invierta suficientemente en infraestructuras de suministro de combustible para asegurarse de que sus operaciones de vuelo se llevan a cabo según lo planeado.</p>	<p>El Grupo suscribe contratos a largo plazo con proveedores de combustible para asegurar su suministro a un coste razonable.</p> <p>La posible escasez de combustible está cubierta mediante planes de contingencia, que incluye una inversión apropiada en suministros de combustible.</p> <p>El Comité de Dirección de IAG revisa con frecuencia las cuestiones relativas a la capacidad y estas forman parte del Plan de Negocio anual.</p>
	<p>IAG depende de las actuaciones de sus proveedores, como los operadores de aeropuertos, los responsables del control de aduanas y las empresas de catering.</p>	<p>El riesgo asociado al comportamiento de los proveedores se mitiga mediante planes activos de gestión de proveedores y de contingencia.</p>
	<p>IAG depende de la incorporación puntual de nuevas aeronaves y del desempeño de los motores de las aeronaves para mejorar la eficiencia y la resiliencia operativas.</p>	<p>El Grupo mitiga los riesgos de desempeño de los motores y de la flota en la medida de lo posible trabajando estrechamente con los fabricantes de motores y flota.</p> <p>El Grupo se ha visto afectado por problemas persistentes con los motores de Rolls Royce Trent y Pratt & Whitney a lo largo del año.</p>
	<p>IAG depende de la resiliencia de las operaciones de los servicios de control del tráfico aéreo para garantizar que sus operaciones de vuelo se llevan a cabo según lo planeado.</p>	<p>El Grupo sigue presionando y trabajando para sensibilizar sobre los efectos negativos de las huelgas y los problemas de desempeño del control del tráfico aéreo para el sector de la aviación y la economía en toda Europa.</p>

Estratégicos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Reputación de la marca</p> 	<p>Las marcas del Grupo tienen un valor comercial considerable. La erosión de las marcas a causa de un hecho específico o una serie de circunstancias puede perjudicar la posición de liderazgo del Grupo con los clientes y, en última instancia, afectar a sus ingresos y rentabilidad futura.</p> <p>Si el Grupo no satisface las expectativas de sus clientes y no se compromete de forma efectiva a mantener su vínculo emocional, puede ocurrir que el Grupo tenga que hacer frente a una erosión de la marca y a la pérdida de cuota de mercado.</p>	<p>Cada marca está respaldada por iniciativas del Plan de Negocio del Grupo, mediante el cual el Consejo de Administración revisa y aprueba las inversiones en inmovilizado.</p> <p>El Grupo ha emprendido una revisión a fondo de la cartera de marcas dentro de IAG para entender las preferencias de los clientes y posicionar mejor su oferta.</p> <p>Hay múltiples inversiones en productos en todas las marcas del Grupo para mejorar el producto a bordo, los servicios auxiliares, las salas VIP y la experiencia de los clientes. El éxito de estas inversiones, incluyendo su impacto en la satisfacción del cliente, se evalúa a través del <i>Net Promoter Score</i> (NPS).</p> <p>El Grupo destina importantes recursos a seguridad, integridad operativa y nuevos aviones con el fin de mantener su posición de mercado.</p>
<p>Competencia</p> 	<p>Los mercados en los que opera el Grupo son altamente competitivos. El Grupo se enfrenta a competencia directa en sus rutas, así como a la de vuelos indirectos, servicios chárter y otras formas de transporte. Un aumento de la capacidad de los competidores superior al aumento de la demanda podría afectar significativamente a los márgenes.</p> <p>Algunos competidores tienen estructuras de costes inferiores a las nuestras u otras ventajas competitivas, como apoyo estatal o protección frente a insolvencia.</p>	<p>El Comité de Dirección de IAG dedica una reunión semanal al mes a cuestiones relativas a la estrategia. El Consejo de Administración discute la estrategia a lo largo del año y dedica dos días al año a revisar los planes estratégicos del Grupo.</p> <p>El equipo de estrategia del Grupo apoya al Comité de Dirección definiendo los recursos que pueden asignarse para aprovechar oportunidades de negocio rentables. Los departamentos y los sistemas de gestión de ingresos de las aerolíneas optimizan la cuota de mercado y el <i>yield</i> con actividades de gestión de precios e inventarios.</p> <p>El Grupo está continuamente revisando su oferta de productos y responde a través de iniciativas para mejorar la experiencia del cliente. En 2018, IAG prosiguió con la expansión de LEVEL con el lanzamiento de operaciones de corto radio desde Viena y de largo radio desde París.</p> <p>El sólido posicionamiento del Grupo en el mercado global, así como su liderazgo en mercados estratégicos, las alianzas, los negocios conjuntos, los costes competitivos y una diversificada clientela ayudan a mitigar el riesgo de competencia.</p>
<p>Concentración y desregulación</p> 	<p>Aunque el sector de las aerolíneas es competitivo, consideramos que sería positivo para el cliente que se produjera una mayor consolidación. Las aerolíneas en quiebra pueden ser rescatadas con apoyo gubernamental, lo que retrasa la oportunidad de que aerolíneas más eficientes ganen cuota de mercado y se expandan. Las fusiones y adquisiciones entre competidores pueden afectar negativamente a nuestra posición de mercado y a nuestros ingresos.</p> <p>Los acuerdos de negocio conjunto, como los suscritos con American Airlines, JAL y Qatar Airways, incluyen riesgos de ejecución, como la materialización de sinergias previstas, y acuerdos para desplegar capacidad adicional en el seno de los negocios conjuntos. La quiebra de cualquiera de nuestros negocios conjuntos o de los socios de dichos negocios podría afectarnos negativamente.</p> <p>El Grupo cuenta con una serie de socios de franquicia que proveen tráfico a nuestros <i>hubs</i> o centros principales. La quiebra de un socio de franquicia reducirá la llegada de tráfico.</p> <p>El Grupo depende de los demás miembros de la alianza oneworld para salvaguardar la propuesta de dicha iniciativa.</p>	<p>El Grupo mantiene un riguroso control de costes e inversión en productos específicos para seguir siendo competitivo.</p> <p>El Grupo goza de la flexibilidad necesaria para reaccionar a oportunidades de mercado que crean nuestros competidores.</p> <p>El Grupo sigue estudiando opciones de crecimiento orgánico e inorgánico.</p> <p>La cartera de marcas ofrece flexibilidad en este sentido al poder incrementar capacidad con un breve preaviso según las necesidades.</p> <p>El Comité de Dirección de IAG revisa de forma regular el resultado comercial de los acuerdos empresariales conjuntos.</p>
<p>Disrupción digital</p> 	<p>Los competidores o los nuevos participantes del mercado de viajes pueden utilizar tecnologías para alterar de manera más eficaz el modelo de negocio del Grupo o los disruptores tecnológicos pueden emplear herramientas para posicionarse entre nuestras marcas y nuestros clientes.</p>	<p>El énfasis que ejerce el Grupo en la experiencia del cliente, junto con la explotación por parte de aquel de la tecnología, reduce el impacto que puedan tener los disruptores digitales.</p> <p>El Grupo continúa desarrollando plataformas como la New Distribution Capability, cambiando los acuerdos de distribución y pasando de canales indirectos a canales directos.</p> <p>El programa Hangar 51 sigue propiciando un contacto temprano y aprovecha nuevas oportunidades con <i>start-ups</i> y disruptores de la tecnología.</p>

Estratégicos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Intervención estatal</p> 	<p>Algunos de los mercados en los que el Grupo opera continúan regulados por los gobiernos, que en algunos casos controlan la capacidad o restringen la entrada a dichos mercados. Los cambios en esas restricciones pueden tener un impacto negativo en los márgenes.</p> <p>La regulación de la industria aérea abarca muchas de nuestras actividades, incluidos derechos de vuelo de las rutas, derechos de aterrizaje, impuestos de salida, seguridad y controles medioambientales. Unos niveles de tributación excesivos o el aumento de la regulación podrían incidir en el rendimiento operativo y financiero del Grupo.</p>	<p>El departamento de Asuntos Públicos del Grupo efectúa un seguimiento de las iniciativas gubernamentales, defiende los intereses del Grupo y anticipa los cambios probables en las leyes y regulaciones.</p> <p>La capacidad del Grupo para influenciar y cumplir con los cambios regulatorios es clave para mantener sus resultados operativos y financieros. El Grupo continúa monitorizando y analizando los efectos negativos de las políticas públicas, como la adopción del Air Passenger Duty (APD).</p>

Comerciales y operativos

<p>Ciberataques y seguridad de los datos</p> 	<p>El Grupo podría hacer frente a pérdidas financieras, la suspensión de las operaciones o el menoscabo de la reputación de sus marcas con motivo de un ataque a los sistemas del Grupo por delincuentes, terroristas o gobiernos extranjeros.</p> <p>Si el Grupo no protege convenientemente los datos de los clientes y empleados, podría incumplir la regulación, ser multado y perder la confianza de los clientes.</p>	<p>El Comité de Dirección de IAG revisa regularmente el riesgo cibernético y respalda las iniciativas al respecto que se adoptan en el conjunto del Grupo para reforzar los mecanismos de defensa y los planes de respuesta.</p> <p>El Comité garantiza que el Grupo está al corriente de los estándares de la industria y aborda las deficiencias identificadas.</p> <p>Se realiza una supervisión de los sistemas críticos y los proveedores para garantizar que el Grupo entiende los datos que tiene en su poder, que estos están seguros y que se cumple la normativa.</p> <p>En 2018, se puso en marcha en todo el Grupo un programa relacionado con el RGPD en el marco de sus programas de privacidad en curso.</p> <p>En 2018, también se implementó la Directiva relativa a la seguridad de las redes y sistemas de información (Directiva RSI). British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus entran en el ámbito de aplicación de sus exigencias, que se están abordando en el marco de un programa de actividad más amplio para la mejora continua de la defensa cibernética.</p> <p>En septiembre, British Airways denunció el robo de datos de sus clientes a raíz de un ataque a su página web.</p> <p>La rápida evolución de este riesgo hace que el Grupo siempre conserve cierto grado de vulnerabilidad.</p>
<p>Hecho causante de una interrupción significativa de la red</p> 	<p>Un suceso que cause interrupciones importantes en la red puede dar lugar a pérdidas de ingresos y costes adicionales, si los clientes o empleados no pueden viajar.</p> <p>Entre los posibles supuestos, cabe destacar los siguientes: interrupciones persistentes en el control del tráfico aéreo a causa de conflictos laborales, guerras, conflictos civiles o terrorismo, cierre de aeropuertos o del espacio aéreo, fallo grave del sistema de transporte público, pérdida total o parcial del uso de terminales y condiciones climatológicas adversas o pandemias.</p>	<p>La Dirección cuenta con planes de continuidad del negocio dirigidos a mitigar esos riesgos en la medida de lo posible.</p> <p>El elevado número de huelgas en los servicios de control del tráfico aéreo en Europa afectó al desempeño operativo de las aerolíneas del Grupo. Se han puesto en marcha planes de respuesta para gestionar y reducir el impacto en los clientes y las operaciones del Grupo.</p>
<p>Sistemas e infraestructuras de tecnologías de la información</p> 	<p>IAG depende de sistemas de TI en la mayoría de los procesos de negocio relevantes. El fallo de un sistema crítico puede dar lugar a una interrupción significativa de las operaciones y pérdidas de ingresos.</p> <p>El creciente grado de integración en la cadena de suministro de IAG significa que el Grupo también depende del rendimiento de la infraestructura de TI de sus proveedores, como por ejemplo, los operadores aeroportuarios de equipajes.</p>	<p>Existen planes de control de sistemas, de recuperación en caso de desastre y de continuidad del negocio que mitigan el riesgo de fallo de sistemas críticos.</p> <p>El Grupo sigue trabajando con socios de primer orden y está incrementando la resiliencia con la puesta en marcha de planes acordados, entre los que se incluye la inversión en nuevas tecnologías, actualizaciones y una plataforma operativa sólida.</p>
<p>Tasas de aterrizaje y gastos de seguridad</p> 	<p>Las tarifas aeroportuarias suponen un importante gasto de explotación para las aerolíneas y tienen un impacto en las operaciones. A los pasajeros solo se les detalla parte de las tarifas aeroportuarias y los gastos de seguridad, pero no todos.</p>	<p>El Grupo participa en las revisiones en materia de regulación de los precios de los proveedores, como la revisión periódica de las tarifas de la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido aplicables en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick.</p> <p>El Grupo es parte activa tanto en el ámbito de las políticas de la UE como en el de las consultas con los aeropuertos cubiertos por la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias de la UE.</p> <p>En algunos casos, la regulación proporciona cierta seguridad de que tales costes no aumentarán de manera descontrolada.</p>

Comerciales y operativos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Relaciones laborales</p> 	<p>Gran parte de la plantilla del Grupo está representada por diferentes sindicatos.</p> <p>Cualquier ruptura del proceso de negociación con los representantes sindicales de los trabajadores puede derivar en huelgas, que pueden interrumpir las operaciones y afectar negativamente a los resultados del negocio.</p>	<p>La negociación colectiva se realiza de forma periódica con los departamentos de recursos humanos de las compañías operativas y afrontamos un nivel sustancial de negociación en todas las compañías operadoras del Grupo.</p> <p>La Dirección se centra en aprovechar los conocimientos y experiencia de los empleados y garantizar el desarrollo del talento. Existen planes de sucesión en todas las compañías operadoras y nuestro objetivo es involucrar a los profesionales más capaces en todos nuestros negocios.</p>
<p>Condiciones políticas y económicas</p> 	<p>IAG sigue siendo sensible a las condiciones políticas y económicas de los mercados a escala mundial. El empeoramiento de economías nacionales o de la economía mundial puede afectar considerablemente a la posición financiera del Grupo, a la vez que las oscilaciones de los tipos de cambio y de los tipos de interés generan volatilidad.</p>	<p>El Consejo de Administración y el Comité de Dirección de IAG analizan las perspectivas financieras y los resultados comerciales del Grupo mediante un proceso de planificación financiera y la revisión de las expectativas de manera regular. Las conclusiones se utilizan para impulsar los resultados financieros del Grupo a través de la gestión de la capacidad y su utilización en los distintos mercados geográficos, junto con el control de costes, entre lo que se incluye la gestión de inversiones de inmovilizado y la reducción del apalancamiento operativo y financiero.</p> <p>Las perspectivas económicas externas, los precios del combustible y los tipos de cambio se analizan detenidamente a la hora de elaborar estrategias y planes. Estos se revisan regularmente en el Consejo de Administración y en el Comité de Dirección de IAG durante el seguimiento de los resultados financieros y comerciales.</p> <p>Se realiza un seguimiento de las tendencias macroeconómicas más amplias, tales como las tensiones entre Estados Unidos y China, la devaluación de la moneda argentina y el cambiante panorama político.</p> <p>[Tras la decisión del referéndum del Reino Unido de 2016, se espera que el Reino Unido abandone la UE el 29 de marzo de 2019. El Grupo ha continuado dialogando con las autoridades competentes para asegurarse de que entienden y tienen en cuenta la posición de IAG en cuanto a acuerdos de aviación tras el Brexit. Esto ha incluido diálogo frecuente con los gobiernos del Reino Unido, España e Irlanda, así como con la Comisión Europea y con Miembros del Parlamento Europeo. La finalización de un Acuerdo de Retirada entre los negociadores confirmó que no habría cambios en los acuerdos de aviación hasta la finalización del período de transición el 31 de diciembre de 2020, y que la futura relación entre las partes incluiría un acuerdo de transporte aéreo comprehensivo.</p> <p>Ya que el Acuerdo de Retirada está sujeto a ratificación por parte de los parlamentos del Reino Unido y de la UE, y tanto la Comisión Europea como el Gobierno del Reino Unido publicaron planes separados para permitir que los servicios aéreos continúen en caso de que el Acuerdo de Retirada (o una versión modificada de éste) no sea ratificado. Esto incluye mecanismos que permitan los vuelos entre el Reino Unido y la UE y el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad, y los regímenes de aprobaciones y seguridad de cada uno. En este marco, la UE se dispone a adoptar un reglamento para garantizar las conexiones aéreas básicas entre la UE y el Reino Unido que podría restringir ligeramente los incrementos previstos de la capacidad en Europa y podría afectar a la flexibilidad de los códigos compartidos; o b) En este marco, la UE se dispone a aprobar un Reglamento para garantizar las conexiones aéreas básicas entre la UE y el Reino Unido que podría traducirse en algunas restricciones a la flexibilidad de los códigos compartidos.</p> <p>Asimismo, en noviembre el Reino Unido firmó nuevos acuerdos de servicio aéreo con Estados Unidos y Canadá para reemplazar los acuerdos existentes para toda la UE una vez que el Reino Unido deje la UE, asegurándose acceso al mercado y acuerdos regulatorios para el futuro.</p> <p>IAG ha mantenido un diálogo detallado y constructivo con sus reguladores y gobiernos nacionales en relación con temas de propiedad y control. Este diálogo continuará, también con la Comisión Europea, e IAG confía en que sus compañías operativas cumplirán con los requisitos propiedad aplicables tras el Brexit. IAG es una compañía española, sus aerolíneas tienen Certificados de Operador Aéreo (AOC) y operaciones sustantivas en Irlanda, Francia, España y el Reino Unido e IAG ha mantenido otras estructuras y sistemas de protección en sus ordenanzas desde que fue creada en 2011.</p> <p>La evaluación de IAG sigue manteniendo que, incluso en el caso de una salida sin acuerdo, el Brexit no tendrá impacto significativo a largo plazo en su negocio.]</p>

Comerciales y operativos

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Incidentes de seguridad</p> 	<p>La seguridad de nuestros clientes y empleados es uno de los valores fundamentales del Grupo. La falta de prevención o la ausencia de una respuesta eficaz a un incidente de seguridad grave pueden afectar negativamente a las marcas del Grupo, a sus operaciones y a sus resultados financieros.</p>	<p>Las correspondientes comisiones de seguridad de cada una de las aerolíneas del Grupo comprueban que cuentan con los recursos y los procedimientos adecuados, incluido el cumplimiento de los requisitos del certificado de operador aéreo. Los centros de gestión de incidentes responden de forma estructurada en caso de producirse un incidente de seguridad.</p>

Financieros

<p>Financiación de la deuda</p> 	<p>El Grupo soporta una carga de deuda sustancial que hay que amortizar o refinanciar. La capacidad del Grupo para financiar las operaciones corrientes, los encargos de aeronaves y los planes de crecimiento futuro de la flota es vulnerable a varios factores, entre los que se incluyen la situación de los mercados financieros y la disposición de las entidades a financiar aeronaves.</p>	<p>El Comité de Dirección de IAG revisa periódicamente la posición financiera y la estrategia de financiación del Grupo.</p> <p>El Grupo sigue teniendo facilidad de acceso a una amplia gama de soluciones de financiación. El Grupo mantiene importantes sumas en caja y líneas de financiación para atenuar el riesgo de interrupciones a corto plazo del mercado de financiación de aeronaves.</p>
---	--	--

<p>Riesgo financiero</p> 	<p>La volatilidad del precio del petróleo y sus derivados puede tener un impacto sustancial en nuestros resultados operativos.</p>	<p>El riesgo relativo a los precios del combustible se cubre parcialmente con el uso de productos financieros derivados en los mercados de futuros. El objetivo del programa de cobertura es incrementar la previsibilidad de los flujos de caja y la rentabilidad. El Comité de Dirección de IAG revisa con regularidad sus posiciones de combustible y divisas.</p> <p>El método de gestión del riesgo del precio del combustible se recoge en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>
	<p>El Grupo está expuesto al riesgo de tipo de cambio, tanto en los ingresos como en las compras y préstamos formalizados en moneda extranjera.</p>	<p>El Grupo trata de reducir su exposición derivada de realizar operaciones en distintas divisas aplicando una política de conciliación y gestionando activamente el superávit o el déficit resultante mediante operaciones de cobertura de tesorería.</p> <p>El método de gestión del riesgo financiero se recoge en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>
	<p>El Grupo está expuesto a la devaluación de los niveles de caja mantenidos en monedas distintas de las divisas locales de las aerolíneas: el euro y la libra esterlina.</p>	<p>Cuando existen retrasos en la repatriación de efectivo, sumado al riesgo de devaluación de moneda extranjera, los riesgos se mitigan revisando la política comercial de la ruta.</p>
	<p>El riesgo de tipos de interés surge con la deuda y los arrendamientos a tipo variable.</p>	<p>El impacto de las subidas de los tipos de interés se atenúa mediante la estructuración de nueva deuda seleccionada y contratos de arrendamiento a tipo fijo durante su vigencia. El enfoque de gestión del riesgo de tipos de interés y las proporciones de deuda a tipo fijo y variable se indican en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>
	<p>El Grupo está expuesto al incumplimiento de contratos financieros por sus contrapartes, en actividades como los depósitos monetarios y la cobertura de los riesgos relativos a las oscilaciones de los precios del combustible y los tipos de cambio. La quiebra de las contrapartes financieras puede dar lugar a pérdidas financieras.</p>	<p>El método de gestión del riesgo financiero, de gestión del riesgo de tipos de interés, de gestión de las proporciones de deuda a tipo fijo y variable, y de gestión del riesgo de crédito de las contrapartes financieras y la exposición del Grupo por ámbitos geográficos se recogen en la nota 25 a los estados financieros del Grupo.</p>

<p>Riesgo fiscal</p> 	<p>El Grupo está expuesto a riesgos fiscales sistémicos como consecuencia de cambios en la legislación fiscal o cuando las autoridades fiscales cuestionan la interpretación de dicha legislación. Existe un riesgo reputacional si los medios de comunicación u otros órganos representativos cuestionan los asuntos fiscales del Grupo.</p>	<p>El Grupo cumple con la política fiscal aprobada por el Consejo de IAG y está comprometido con el cumplimiento de toda la normativa fiscal, con actuar con integridad en todo lo relacionado con los impuestos y con colaborar abiertamente con las autoridades fiscales. El riesgo fiscal lo gestionan las compañías operadoras bajo la supervisión del departamento fiscal de IAG. El Consejo supervisa el riesgo fiscal a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.</p>
--	---	---

Regulatorios y de cumplimiento legal

Riesgo	Contexto del riesgo	Gestión y mitigación
<p>Estructura de gobierno del Grupo</p> 	<p>La estructura de gobierno del Grupo implementada en el momento de la fusión contiene una serie de características complejas, entre las que se encuentran las estructuras de nacionalidad destinadas a proteger las rutas de British Airways e Iberia y sus licencias para operar.</p> <p>IAG podría afrontar dificultades en relación con su estructura de propiedad y control.</p>	<p>La estructura de gobierno se está extendiendo a otras aerolíneas del Grupo, incluida Aer Lingus (véase página 34 para más detalles).</p> <p>IAG seguirá dialogando con las autoridades competentes en relación con la estructura del Grupo cuando proceda.</p>
<p>Incumplimiento de las regulaciones clave, incluidas las de la competencia, el soborno y la corrupción</p> 	<p>El Grupo está expuesto al riesgo de que ciertos empleados o grupos de empleados muestren conductas no éticas que causen un perjuicio reputacional o acarreen multas o pérdidas para el Grupo.</p>	<p>El Grupo tiene establecidos unos marcos claros, que incluyen políticas a escala del Grupo diseñadas para garantizar el cumplimiento.</p> <p>Existen programas de formación obligatoria establecidos para formar a los empleados en estos asuntos.</p> <p>Nuestras empresas cuentan con el apoyo y asesoramiento de profesionales de cumplimiento normativo especializados en la legislación sobre competencia y prevención de sobornos.</p>

Declaración de viabilidad

Los consejeros han evaluado la viabilidad del Grupo durante un periodo de cinco años hasta diciembre de 2023.

Los consejeros han determinado que un periodo de cinco años es un tiempo adecuado para la evaluación, ya que es acorde con el periodo de planificación estratégico del Plan de Negocio del Grupo.

Los consejeros han valorado el impacto de escenarios graves, pero plausibles, en el

Plan de Negocio del Grupo y han evaluado la posible eficacia de las medidas de mitigación que podrían estar disponibles y serían razonablemente efectivas, según la Dirección, durante este periodo. En cada escenario, se han tenido en cuenta los efectos sobre la liquidez, la solvencia y la capacidad para captar financiación hasta diciembre de 2023.

Los escenarios modelados han considerado el impacto potencial de una recesión económica mundial, de una crisis

en los precios del combustible y de los riesgos que resultarían en interrupciones operativas. Estos escenarios han contemplado los principales riesgos que podrían tener el mayor impacto potencial en la viabilidad en dicho periodo.

A partir de dicha evaluación, los consejeros albergan expectativas razonables de que el Grupo podrá seguir adelante con sus operaciones y satisfacer sus obligaciones, según venzan, hasta diciembre de 2023.

Panorama de sostenibilidad

Contenido de la sección:

Panorama de sostenibilidad: gobierno, estrategia, materialidad, objetivos, participación de los grupos de interés, provisión de información, retos y oportunidades, escenarios relacionados con el clima, objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, enfoque futuro y progresos desde el año pasado.

Desempeño en sostenibilidad: tendencias de desempeño con respecto a las cuestiones de mayor relevancia para nosotros, incluidas el clima, la eficiencia en el consumo de combustible, la energía, la contaminación acústica, los residuos, la calidad del aire, los clientes y la plantilla.

Sostenibilidad en acción: resumen de las principales acciones en 2018 relativas al clima, la flota, los combustibles sostenibles para el sector de la aviación, el fondo de carbono, la eficiencia en el consumo de combustible, los residuos, la contaminación acústica, la calidad del aire, la cadena de suministro, la diversidad de la plantilla, los periodos de prácticas, la accesibilidad, la contribución a la comunidad, la esclavitud moderna, la salud y la seguridad en el puesto de trabajo, la ética y la integridad y la prevención del soborno y la corrupción.

Gobierno

Nuestros programas de sostenibilidad están coordinados en todo el Grupo para desarrollar e implementar políticas y estrategias de sostenibilidad, establecer objetivos y programas y garantizar el gobierno y la responsabilidad adecuadas en todas nuestras compañías operadoras. El Comité de Dirección de IAG proporciona el espacio para revisar, considerar y establecer una dirección estratégica. El Consejo de IAG y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento proporcionan más supervisión y dirección.

La Política de sostenibilidad del Grupo IAG define el contexto y los objetivos de nuestros programas de sostenibilidad. Abarca las políticas y los objetivos del Grupo, la estructura de gobierno, la gestión de riesgos, la estrategia y los objetivos en materia de cambio climático y contaminación acústica, los indicadores de desempeño en sostenibilidad, la comunicación y los planes de participación de los grupos de interés.

Además, hemos seguido avanzando en la adopción del programa IEnvA de gestión medioambiental de IATA. IEnvA es la versión de la ISO14001 para nuestro sector, adaptada específicamente para las aerolíneas y completamente certificada por la Organización Internacional de Normalización (ISO). Esperamos que Vueling y British Airways consigan la certificación de Fase 1 a principios de 2019, e Iberia en meses posteriores del año.

Estrategia de sostenibilidad

La sostenibilidad forma parte de nuestra estrategia empresarial y es fundamental para nuestro crecimiento a largo plazo. Nuestra visión es convertirnos en el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad y nos hemos comprometido a minimizar nuestro impacto medioambiental aplicando buenas

prácticas y demostrando un liderazgo intelectual para impulsar mejoras globales en cuanto a desempeño en sostenibilidad para el sector de la aviación.

Hemos alineado nuestros programas de sostenibilidad con las prioridades estratégicas y las propuestas de valor de IAG:

- Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer orden
 - Asegurar que los clientes tengan visibilidad y estén comprometidos con nuestros programas de sostenibilidad
- Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
 - Mostrar el liderazgo en el sector, defendiendo la tarificación de las emisiones de carbono
 - Desarrollar nuestra transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono
 - Liderazgo en información sobre emisiones de carbono
- Mejorar la plataforma integrada común de IAG
 - Invertir en una flota de aeronaves eficiente y brindar las mejores prácticas en eficiencia operativa
 - Innovar e invertir para acelerar los avances en combustibles sostenibles para el sector de la aviación, aeronaves futuras y tecnologías de bajas emisiones de carbono

Medimos nuestros progresos en relación con nuestra visión de ser el grupo de aerolíneas líder en sostenibilidad tomando como referencia cinco objetivos estratégicos:

- Objetivos claros y ambiciosos relativos a las cuestiones de mayor relevancia para nosotros
- Transición hacia bajas emisiones de carbono integrada en la estrategia empresarial
- Incentivos de gestión alineados para ejecutar un plan de transición hacia bajas emisiones de carbono
- Liderazgo en información sobre emisiones de carbono
- Aceleración de los avances en combustibles sostenibles para el sector de la aviación, aeronaves futuras y tecnologías de bajas emisiones de carbono

Gobierno y formación de la plantilla

La estructura del Grupo supone que cada compañía operadora es responsable de las políticas y procedimientos relacionados con su plantilla directa, lo que incluye identificar y evaluar los riesgos y la puesta en marcha de controles y procedimientos de medición adecuados. Al nivel del Grupo, IAG dispone de una Política de Selección de Consejeros y Diversidad que establece los principios que rigen el proceso de selección y el enfoque de diversidad del Consejo de Administración y el Comité de Dirección de IAG.

También cuenta con una política de Igualdad de Oportunidades a escala del Grupo (Instrucción 4 del Grupo) cuyo propósito es abordar y eliminar la discriminación y fomentar la igualdad de oportunidades con independencia de la

edad, el género, la discapacidad, la etnia, la religión o la orientación sexual.

Dada la existencia de distintas compañías operadoras en el Grupo, todas las políticas y los programas de formación se implementan en cada compañía operadora, y cada una de ellas es responsable de establecer los cursos específicos obligatorios en su organización, la frecuencia con la que deben realizarse y los empleados que deben asistir. Los siguientes cursos básicos de formación corporativa del Grupo son comunes a todas las compañías operadoras:

- Código de Conducta (se añadirá en 2019 con el lanzamiento de nuestro nuevo Código del Grupo)
- Cumplimiento de la legislación sobre competencia
- Cumplimiento en materia de antisoborno y anticorrupción
- Privacidad, seguridad y protección de los datos

Más de un 95% de nuestros empleados trabajan desde países europeos que cumplen los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que cubren temas considerados como principios y derechos fundamentales en el trabajo: libertad de asociación y reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva; eliminación de cualquier forma de trabajo forzoso u obligatorio; abolición efectiva del trabajo infantil; eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

Materialidad

En otoño de 2017, finalizamos un análisis de materialidad realizado de acuerdo con las *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Guidelines* y efectuando una valoración comparativa con otros marcos de materialidad. Colaboramos, junto con algunos de nuestros principales grupos de interés externos, incluidos inversores, clientes corporativos, proveedores y ONG. Se designó a la fundación benéfica Business in the Community para supervisar objetivamente el proceso, facilitar talleres, revisar las entrevistas y preparar una matriz de materialidad.

Durante 2018, trabajamos con la *Global Reporting Initiative (GRI)* y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para desarrollar una guía sectorial de la GRI para aerolíneas. El objetivo es mejorar la coherencia y permitir comparaciones en todo el sector. Los problemas que la IATA y la GRI señalaron para el sector de las aerolíneas concuerdan con los identificados por IAG.

Problemas principales de sostenibilidad de IAG

Medio ambiente	Impacto y desarrollo local	Plantilla	Competitividad futura	Gobierno corporativo
<ul style="list-style-type: none"> Cambio climático (se incluyen las emisiones, la modernización de la flota, la eficiencia en el consumo de combustible y los combustibles sostenibles para el sector de la aviación) Consumo de energía Residuos 	<ul style="list-style-type: none"> Contaminación acústica Impacto económico local (creación de empleo) Calidad del aire Compromiso con la comunidad y organizaciones benéficas 	<ul style="list-style-type: none"> Satisfacción de los empleados Diversidad e igualdad Gestión del talento 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño financiero (rentabilidad para los inversores a corto plazo y sostenibilidad a largo plazo) Satisfacción del cliente Tarificación de las emisiones de carbono Innovación, investigación y desarrollo 	<ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento de la legislación y la regulación Gestión de la cadena de suministro

Todos estos temas se abordan en este informe, bien en la tabla de Desempeño en sostenibilidad, que presenta parámetros de desempeño específicos, bien en la sección Sostenibilidad en acción, donde describimos nuestro trabajo más reciente en relación con estos temas.

El agua y la biodiversidad no se consideran actualmente problemas principales para IAG habida cuenta de la magnitud del impacto que ejercemos en dichos ámbitos, así como la importancia relativa atribuida frente a otros problemas que nuestros grupos de interés han evaluado. No obstante, revisamos estos aspectos de manera periódica.

Objetivos de sostenibilidad:

Para los objetivos de sostenibilidad del Grupo, nos centramos en dos aspectos importantes: clima y contaminación acústica. Nuestras aerolíneas tienen objetivos adicionales asociados a otras medidas no financieras que incluyen residuos, eficiencia energética, puntualidad, *net promoter score* del cliente y diversidad, entre otras.

Objetivos de IAG en materia de cambio climático:

- Mejora del 10% en la eficiencia en el consumo de combustible hasta 87,3 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro para 2020 en comparación con la referencia de 97,5 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro en 2014.
- Crecimiento neutral en carbono a partir de 2020.
- Reducción neta del 50% de las emisiones de CO₂ para 2050 en comparación con 2005.

Además, estamos trabajando para recabar el apoyo del gobierno y el sector para lograr el objetivo de cero emisiones de CO₂ para 2050. También estamos detallando la posible introducción de incentivos de la dirección alineados con nuestros objetivos de carbono a fin de mejorar la coherencia de nuestra estrategia comercial con la senda de descarbonización y, de ese modo, contribuir al logro de nuestras metas relacionadas con la eficiencia en el consumo de combustible y el cambio climático.

Objetivo de IAG en materia de

contaminación acústica:

- Reducir la contaminación acústica un 10% por vuelo para 2020 con respecto a los niveles de 2015, con base en las normas de certificación de la contaminación acústica media de las aeronaves.

Participación de los grupos de interés

Participamos activamente con socios del sector, además de asociaciones, autoridades, accionistas, inversores y gobiernos, para influir en la política y promover iniciativas destinadas a cumplir nuestros objetivos de sostenibilidad.

Presionamos a los gobiernos a escalas nacional, europea y mundial y participamos activamente en los programas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para desarrollar políticas mundiales para el sector de la aviación y el medio ambiente, incluidos los objetivos de emisiones de carbono, la tarifación de las emisiones de carbono y los combustibles sostenibles para el sector de la aviación.

Participamos en diferentes coaliciones y asociaciones sectoriales para desarrollar posiciones de política comunes y presionar de manera más eficaz. Entre estas, se incluyen Sustainable Aviation, Airlines 4 Europe, IATA y Air Transport Action Group (ATAG), así como foros especializados como Sustainable Aviation Fuels Users Group.

Nos asociamos con proveedores; por ejemplo, estamos colaborando con proveedores de combustible y compañías de tratamiento de residuos para desarrollar tecnologías e instalaciones de producción para combustibles sostenibles para el sector de la aviación, así como con autoridades de control del tráfico aéreo y operadores aeroportuarios para que las operaciones de vuelo sean más eficiente en términos de consumo de combustible. También trabajamos con fabricantes de aeronaves para mejorar la eficiencia en el consumo de combustible.

Para el estudio de materialidad hemos contado con la participación de nuestros cinco principales clientes empresariales que tienen firmados con British Airways e Iberia importantes contratos de viajes de

negocios. También hemos conseguido la colaboración de otros clientes a través de la información sobre la cadena de suministro del CDP y las encuestas de sostenibilidad de los clientes.

Por último, colaboramos con las comunidades próximas a nuestros principales *hubs* con iniciativas como la participación en foros de la comunidad aeroportuaria para controlar el desempeño en contaminación acústica, así como con colegios locales en actividades deportivas, benéficas y de formación.

Información

Desde 2011, la información de sostenibilidad publicada por IAG se ha basado en nuestra valoración de los parámetros que son esenciales para nuestro negocio y, como segundo punto de referencia, en la Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad de la G4. Revisamos las normas de comunicación de información emergentes para asegurarnos de presentar datos pertinentes y significativos de nuestro desempeño en materia de sostenibilidad. Esto incluye el cumplimiento de nuestras obligaciones derivadas de la Directiva 2014/95/UE sobre la divulgación de información no financiera y su transposición en el Reino Unido y España.

En octubre de 2016, el *Global Sustainability Standard Board* de las Naciones Unidas introdujo nuevas normas sobre información de sostenibilidad de la GRI, en sustitución de la versión G4 anterior, para julio de 2018. Nuestros indicadores de desempeño en sostenibilidad se basan en las normas de la GRI y se seleccionan para reflejar nuestro desempeño en relación con los problemas más relevantes.

Además de la información revelada en nuestro informe y cuentas anuales, también comunicamos información no financiera de conformidad con varios marcos, como CDP (anteriormente, *Carbon Disclosure Project*) y *Workforce Disclosure Initiative* (WDI).

Información sobre el carbono

IAG logró un nivel de gestión B en el sistema global de comunicación de información sobre el carbono del CDP en 2018. La nueva metodología de puntuación de servicios de transporte introducida en 2018 resultó complicada para las aerolíneas, especialmente en relación con umbrales de consumo de energía renovable de 1 a 2 y establecimiento de objetivos, que dejan esas categorías fuera del alcance de las aerolíneas. Trabajaremos con CDP en 2019 para proponer un procedimiento de evaluación de esos aspectos más pertinente y progresivo para las aerolíneas. También conseguimos un nivel A de Liderazgo en las calificaciones del CDP de 2018 de Compromiso con los proveedores.

Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima

Por otra parte, nos complace ser uno de los primeros integrantes del Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima (*Task Force on Climate Related Financial Disclosure*, TCFD), una iniciativa liderada por el Consejo de Estabilidad Financiera que complementa el marco CDP e introduce medidas adicionales para promover la integración en nuestra estrategia de aspectos relacionados con el clima. En la sección dedicada a los retos para la sostenibilidad hay más información en este sentido.

Retos y oportunidades de la sostenibilidad

Los retos y oportunidades de la sostenibilidad, incluidos los relacionados con el clima, se evalúan de acuerdo con

la metodología de Gestión del Riesgo Empresarial (*Enterprise Risk Management*, ERM) de IAG para la probabilidad (remota, posible, probable y muy probable) y el impacto (maneable, moderado, grave y crítico).

Los riesgos relativos a las relaciones laborales y la seguridad se consideran riesgos principales y se detallan en los riesgos comerciales y operativos de nuestro marco de ERM.

Hemos identificado y evaluado los retos y oportunidades a largo plazo relacionados con el clima para IAG a través de nuestro proceso de ERM, la revisión de materialidad y la aplicación de análisis de escenarios en línea con el proceso del Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima (*Taskforce for Climate-related Financial Disclosures*, TCFD).

Estamos asignando recursos considerables a la gestión del riesgo medioambiental, que incluyen la inversión de más de un millón de euros en cinco años en nuestro nuevo software de eficiencia en el consumo de combustible y más de 400 millones de dólares en los próximos 20 años en desarrollo de infraestructura de combustibles sostenibles para el sector de la aviación y acuerdos de absorción.

El equipo de sostenibilidad de IAG se encarga de identificar y controlar los retos en materia de sostenibilidad y clima. El equipo de ERM revisa dichos retos y los comunica al menos una vez al año al Comité de Dirección y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de IAG.

Análisis de escenarios relacionados con el clima

En línea con nuestro compromiso con el Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima, hemos realizado un análisis de escenarios relacionados con el clima para revisar la resiliencia de nuestras estrategias empresariales en este contexto de cambio climático. Lo consideramos como un proceso iterativo y continuaremos considerando otros escenarios climáticos y extrayendo conclusiones más cuantitativas.

En 2018, seguimos el proceso de seis pasos del Grupo de trabajo sobre la información financiera relacionada con el clima para comparar dos escenarios:

- escenario de 2 °C, conforme con el cumplimiento del objetivo del Acuerdo de París (trayectoria de concentración representativa, "RCP 2.6");
- escenario de 4 °C como escenario alternativo de altas emisiones (RCP 8.5).

Consideramos las consecuencias de estos dos escenarios climáticos para nuestro negocio en 2030, suponiendo que tendremos las mismas actividades empresariales que en la actualidad. Seleccionamos 2030 como una referencia más a corto plazo con respecto a 2050, que es el año objetivo para alcanzar nuestra meta de reducción neta del 50% de las emisiones de CO₂.

El análisis incluyó una evaluación cualitativa inicial de la posible respuesta de

IAG en términos de cambios en el modelo empresarial, el *mix* de carteras, las inversiones en capacidades y tecnologías de transición y el impacto potencial en los planes estratégicos y financieros.

En general, el escenario de 2 °C demostró que IAG incurriría en costes operativos adicionales, principalmente, como resultado del aumento del coste del carbono y de otras intervenciones de política. En el escenario de 4 °C, también se demostró que IAG incurriría en costes operativos adicionales, pero, en este caso, derivados más probablemente del aumento en el coste de interrupción operativa ante la mayor frecuencia de eventos climáticos extremos.

Los resultados iniciales del ejercicio incluyen el establecimiento de nuevas asociaciones a través de nuestro programa acelerador "Hangar 51" para ofrecer innovaciones en materia de eficiencia en el consumo de combustible y de tecnologías de bajas emisiones de carbono. También se están desarrollando otras iniciativas. El proceso nos ha permitido asimismo identificar e informar varios retos nuevos en materia de clima para este año e informar sobre ellos.

En 2019, estudiaremos un escenario de 1,5 °C y las trayectorias que podría seguir IAG hacia el objetivo de cero emisiones netas para 2050.

Resumen de retos y oportunidades de la sostenibilidad

Tipología Descripción y posible impacto	Cómo lo gestionamos
Retos y oportunidades de la transición climática	
<p>Aparición de un mosaico de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas: regulación</p> <p>El uso de instrumentos fiscales inadecuados puede provocar una distorsión competitiva, incluida la fuga de carbono, y dar lugar a un incremento de los costes de cumplimiento sin que se consiga abordar con eficacia las emisiones de la aviación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Asignando recursos para colaborar con los gobiernos, la IATA y la OACI a fin de ejercer presión y ayudar a definir una única solución global eficaz de tarificación de las emisiones de carbono para la aviación: CORSIA. Se facilita periódicamente información actualizada al Comité de Dirección y el Consejo de IAG.
<p>Regulación del clima: aplicación regional</p> <p>Aunque CORSIA ha sido acordado internacionalmente, persiste el riesgo de la duplicación regulatoria regional o de aplicación incoherente de los requisitos acordados de Seguimiento, Notificación y Verificación (SNV) y de las compensaciones admitidas, lo que crearía costes desiguales y distorsión competitiva.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyando la implementación de CORSIA a través de la IATA y la OACI y asesorando a otras aerolíneas para garantizar que CORSIA pueda ser adoptada con éxito. • Apoyando el desarrollo de normas sólidas para CORSIA con respecto a <i>Monitoring Reporting Verification</i> y los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión. • Abogando por la adopción de CORSIA en un solo nivel.
<p>Combustibles sostenibles para la aviación: regulación</p> <p>IAG considera que los mandatos en materia de combustible, en caso de aplicarse, solo deberían implantarse en el ámbito global. Las propuestas de la UE y España de imponer una cuota de combustibles sostenibles para la aviación impulsarían la producción, pero podrían obligar a las aerolíneas a comprar combustibles sostenibles a un precio superior en comparación con los combustibles convencionales, creando una distorsión competitiva.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Persuadiendo para evitar mandatos que creen distorsión competitiva, tanto directamente como de organizaciones sectoriales en la UE y el Reino Unido. • Apoyando incentivos administrativos que ayuden a suministrar combustibles sostenibles a precios competitivos en relación con los combustibles convencionales, para lo que se necesitará que las nuevas tecnologías alcancen una economía de escala y puedan competir en costes.
<p>Reto y oportunidad del comportamiento del consumidor</p> <p>La tendencia a que las preocupaciones éticas y de sostenibilidad tengan peso en las elecciones de los consumidores puede suponer que algunos de ellos decidan viajar con menos frecuencia.</p> <p>Oportunidad para diferenciar nuestras marcas mostrando liderazgo, innovación y acción para mitigar el impacto sobre el clima.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Definir la visión de ser el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad con objetivos ambiciosos de eficiencia de emisiones de carbono. • Utilizando todas las herramientas a nuestra disposición: aeronaves modernas, tecnología eficiente, buenas prácticas operativas y combustibles sostenibles; asimismo, influyendo en las políticas internacionales e impulsando la acción en todo el sector para minimizar nuestra huella de carbono. • Comunicando eficazmente nuestras prácticas a clientes y proveedores.
<p>Oportunidad de producción de combustibles sostenibles para la aviación</p> <p>Oportunidad comercial y medioambiental para abastecernos de combustible sostenible económico y reducir nuestras emisiones de CO₂, aminorando así los costes de cumplimiento para CORSIA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejerciendo presión para que se incluyan y prioricen los combustibles sostenibles para la aviación en las políticas de combustibles renovables a escala mundial, de la UE y del Reino Unido. • Inversión de British Airways junto con sus socios en proyectos de conversión de residuos en combustible y lanzamiento del <i>Future of Fuels Challenge</i> para las universidades británicas a fin de acelerar el desarrollo de combustibles sostenibles para la aviación.
<p>Reto y oportunidad del aumento del precio del carbono y las iniciativas de política sólidas</p> <p>El reto se deriva del incremento del coste del carbono que se añade a nuestros costes operativos, pero plantea una oportunidad al despertar un fuerte interés económico para invertir en tecnologías de bajas emisiones de carbono que acelerarían el proceso de descarbonización.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • IAG apoya objetivos climáticos ambiciosos, así como una regulación mundial eficaz y políticas sólidas, para cumplir objetivos climáticos mundiales. • Inversión continuada en flotas modernas e innovaciones para garantizar la constante mejora de la eficiencia en el consumo de combustible. • Compra a plazo de créditos de carbono como protección frente a la volatilidad de los precios. • Innovación y colaboración para desarrollar los combustibles y las tecnologías de carbono del futuro a través de nuestro programa de aceleración tecnológica Hangar 51.

Resumen de retos y oportunidades de la sostenibilidad continuación

Tipología	Descripción y posible impacto	Cómo lo gestionamos
Retos y oportunidades físicos relacionados con el clima		
Incidencia de unas condiciones climáticas extremas en los costes operativos	<p>Por ejemplo, una mayor frecuencia de fuertes vientos, niebla, tormentas, turbulencias, altas temperaturas sostenidas o corrientes en chorro más fuertes incrementarían los costes operativos al aumentar los retrasos y el consumo de combustible y requerir costes de refrigeración y mantenimiento adicionales.</p> <p>La escasez de agua inducida por la sequía en centros principales podría incrementar el coste del combustible con el aumento de transporte de agua potable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estrategia climática de IAG (todas las medidas anteriores) y nuestro apoyo a una acción global decidida para abordar el cambio climático. • Asociaciones para encontrar soluciones que permitan mitigar las interrupciones del servicio. Como ejemplo, el proyecto con socios en NATS y Londres Heathrow para incorporar tecnología innovadora, el sistema <i>Time-Based Spacing</i>, que permite que las tasas de aterrizaje en Londres Heathrow se mantengan en caso de fuertes vientos. Los retrasos se han reducido, al igual que el consumo de combustibles y las emisiones, y se han evitado los costes adicionales relativos a la interrupción de operaciones.
Destinos que pierden atractivo para los visitantes	<p>Por ejemplo, los fenómenos meteorológicos extremos y los efectos físicos del cambio climático, como inundaciones, sequías, incendios forestales, olas de calor, proliferaciones de algas, blanqueamiento del coral, subida de los niveles del mar y capas de nieve más finas en los destinos de esquí, podrían hacer que ciertos destinos resulten menos atractivos y reducir la demanda de los clientes.</p> <p>El cambio climático también podría hacer que determinados destinos sean más apetecibles o accesibles para los visitantes, algo que ocurriría, por ejemplo, con un alargamiento de la temporada estival.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejerciendo presión y participando constantemente en proyectos e iniciativas concebidos para reducir el impacto del sector en el cambio climático. • Equipos dedicados a evaluar y entender los cambios en la demanda de los clientes, así como a gestionar los avances de la red para responder a dichos cambios. • Estrategia para garantizar que la flexibilidad de las aeronaves y las tripulaciones nos permite estar preparados para responder a los cambiantes perfiles de la demanda.
Otros retos y oportunidades de la sostenibilidad		
Restricciones de la contaminación acústica operativa y recargos	<p>Los operadores aeroportuarios y los reguladores aplican restricciones de contaminación acústica operativa y regímenes de recargos que pueden restringir nuestra capacidad de operar, especialmente en el periodo nocturno, y/o pueden generar un coste adicional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Invirtiendo en aeronaves nuevas más silenciosas. • Mejorando continuamente las prácticas operativas, incluyendo descensos continuados, aproximaciones ligeramente más pronunciadas, aproximaciones con potencia y resistencia aerodinámica baja y salidas optimizadas. • Gobierno interno y formación y defensa externa en el Reino Unido, Irlanda y España para gestionar los retos.
Responsabilidad social corporativa en la cadena de suministro	<p>Posible incumplimiento del marco de sostenibilidad, responsabilidad social corporativa o lucha contra el soborno por parte de un proveedor de IAG o un tercero, lo que genera impactos financieros, legales, medioambientales, sociales y/o reputacionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exámenes de integridad, sanciones y responsabilidad social corporativa para nuevos proveedores, programa de diligencia debida para terceros de mayor riesgo (<i>Know Your Counterparty</i>), código de conducta del proveedor, auditorías de cumplimiento del proveedor. • Gobierno interno que incluye capacitación y talleres para identificar retos y la mitigación correspondiente. • Gestión de sistemas de TI para proveedores y terceros de mayor riesgo.
Cumplimiento de la regulación medioambiental	<p>Una infracción inadvertida de los requisitos de cumplimiento, con los consiguientes daños reputacionales y sanciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adoptando un Sistema de Gestión Medioambiental para todo el grupo, el programa IEnVA de la IATA. • Gobierno interno, sensibilización y atribución de responsabilidad para las obligaciones de cumplimiento medioambiental. • Participando con asesores del mercado de emisiones carbono para comprender y mitigar los retos de cumplimiento e identificar oportunidades futuras.
Posible objetivo de protestas de acción directa	<p>Las protestas de acción directa y desobediencia civil pueden interrumpir las operaciones de vuelo o restringir el acceso del personal y los pasajeros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estrecha colaboración con agencias públicas, operadores aeroportuarios y organizaciones comerciales para evaluar los retos. • Planes de contingencia.

Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas

Las Naciones Unidas han adoptado un plan para “acabar con la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia y hacer frente al cambio climático para 2030”. Esta Agenda 2030 gira en torno a 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La consecución de estos objetivos exigirá grandes esfuerzos por todos los sectores de la sociedad; se reconoce ampliamente la importante función del sector empresarial en este ámbito.

En sintonía con la IATA y *Sustainable Aviation*, establecemos vínculos con nueve ODS que afectan a nuestro negocio, como se muestra en la siguiente tabla. Reflejamos dichos vínculos en los datos de desempeño en sostenibilidad que figuran en las siguientes páginas y consideramos los ODS 5, 7, 8 y 13 como medidas prioritarias al ser los que más afectan a IAG.

 Objetivo 3: Salud y bienestar	 Objetivo 7: Energía asequible y no contaminante	 Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles
 Objetivo 4: Educación de calidad	 Objetivo 8: Trabajo digno y crecimiento económico	 Objetivo 12: Producción y consumo responsables
 Objetivo 5: Igualdad de género	 Objetivo 9: Industria, innovación e infraestructura	 Objetivo 13: Acción por el clima

Enfoque futuro. Progreso de las prioridades establecidas para 2018 y nuevas prioridades para 2019

Problema material relacionado:	Progresos en relación con las prioridades fijadas para 2018	Nuestras acciones prioritarias para 2019
Medio ambiente <ul style="list-style-type: none"> Cambio climático 	<ul style="list-style-type: none"> La puesta en marcha de la primera acción para implementar CORSIA en preparación para la supervisión de emisiones a partir de enero de 2019 (véase estudio del caso). Uso de nuestro nuevo software de eficiencia en el consumo de combustible para identificar más oportunidades en este ámbito (véase estudio del caso). 	<ul style="list-style-type: none"> Recabar el apoyo de gobiernos y el sector para seguir una trayectoria hacia el objetivo de cero emisiones netas Concebir opciones para que IAG siga una trayectoria hacia el objetivo de cero emisiones netas Puesta en marcha de CORSIA a partir de enero, comienzo del control de referencia y preparación para nuestra estrategia de compensación de carbono
Competitividad futura <ul style="list-style-type: none"> Inversores Clientes 	<ul style="list-style-type: none"> Impulso de la mejora continua de la información sobre sostenibilidad. En 2018, logramos una B en CDP y ampliamos nuestra información a la WDI. Mejora de nuestra comunicación externa sobre iniciativas de sostenibilidad: <ul style="list-style-type: none"> Nueva página web de IAG, incluida una página sobre sostenibilidad Las aerolíneas actualizaron el contenido sobre sostenibilidad en sus páginas web Colaboración con <i>Sustainable Aviation</i> en la comunicación en medios sociales Las aerolíneas publican artículos periódicos sobre sostenibilidad en sus revistas de a bordo. 	<ul style="list-style-type: none"> Continuar invirtiendo en proyectos innovadores de combustibles sostenibles para el sector de la aviación y buscar oportunidades surgidas del <i>Future of Fuels Challenge</i> para las universidades británicas. Ampliar nuestra labor en innovación para la eficiencia en el consumo de combustible y tecnologías de bajas emisiones de carbono a través de Hangar 51.
Gobierno corporativo <ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento 	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de la implementación de nuestro sistema de gestión medioambiental IEnVA. - Proseguimos la implementación y se espera que Vueling y British Airways alcancen la certificación de la Fase 1 a principios de 2019. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de propuestas para alinear los incentivos de desempeño de la dirección con los objetivos de emisiones de carbono

Gobierno de los datos

El alcance de nuestros datos sobre desempeño en sostenibilidad incluye todas nuestras operaciones de aerolíneas y transporte aéreo de carga, excepto algunos datos específicos de LEVEL Austria y LEVEL Francia que iniciaron operaciones en el verano de 2018. Las operaciones de LEVEL España (tres aeronaves A330) están incluidas en el alcance de todos nuestros datos medioambientales. LEVEL Austria (cuatro aeronaves A321) y LEVEL Francia (dos aeronaves A330) solo son objeto de información en relación con parámetros de

ruido de las aeronaves y emisiones de NO_x del CAEP de la OACI. Los datos de las seis aeronaves constituyen un 1,1% de nuestra flota total en 2018 (573) y menos de un 1% de nuestras emisiones de Alcance 1.

Actualmente, las funciones de Avios y GBS se incluyen en el alcance de nuestros parámetros de plantilla, pero no en el de los parámetros medioambientales (donde constituyen menos del 1% de los aspectos medioambientales importantes).

Nuestros indicadores de desempeño en sostenibilidad se basan en las normas de la GRI.

Desde el 1 de enero de 2019, nuestras aerolíneas comenzaron a controlar los datos sobre emisiones de CO₂ de los vuelos internacionales, así como a verificarlos e informar sobre ellos, en el marco de CORSIA, el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional de la OACI.

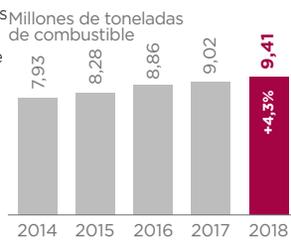
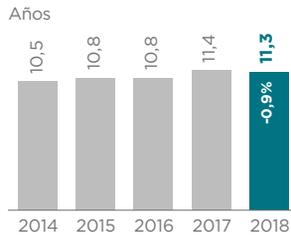
Nuestros datos de emisiones se calculan utilizando los factores de conversión de gases de efecto invernadero de los gobiernos del Reino Unido y de España para los informes corporativos.

Desempeño en sostenibilidad

Este resumen de desempeño debería ser considerado junto con los parámetros presentados en el Informe estratégico y en el Informe de Gestión para comprender colectivamente nuestro desempeño en relación con nuestras cuestiones de sostenibilidad más importantes, que incluyen aspectos de medio ambiente, clientes, plantilla, temas sociales, cadena de suministro e integridad empresarial.

En las siguientes figuras, la barra correspondiente a 2018 está codificada por colores: verde para “acorde con la dirección deseada” y roja para “contra la dirección deseada”.

 Indicador mejorado  Indicador no mejorado

Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible	Indicador de desempeño	Descripción	Aspectos más destacados de 2018	2018
Clima  	Combustible para reactores¹ (millones de toneladas)	Dado que las aeronaves comerciales seguirán dependiendo del queroseno líquido en el futuro cercano, IAG se centra, en lo relativo al cambio climático, en adquirir aeronaves más nuevas con niveles de consumo de combustible más eficientes, desarrollar combustibles sostenibles para aeronaves, perseguir la eficiencia operativa en el uso del combustible y respaldar el plan global CORSIA para la compensación de las emisiones de carbono.	<ul style="list-style-type: none"> El uso de combustible para reactores ha aumentado un 4,26% en comparación con 2017, mientras que el crecimiento del negocio ha sido superior: aumento de 7,1% PKT. Esta evolución refleja una mejora de la eficiencia en el consumo de combustible por unidad. 	
	Edad media de la flota (años)	La edad media de nuestra flota se calculó al final del año del informe y en función de la edad de la aeronave desde la fecha de fabricación. Es una medida de la tasa de incorporación de nuevas aeronaves a nuestra flota.	<ul style="list-style-type: none"> En 2018, hubo un ligero descenso en la edad media de la flota. Este extremo se debe principalmente a las retiradas de aeronaves y a las entregas de aviones de nueva generación. 42 aeronaves entregadas 21 aeronaves retiradas Número total de aeronaves al cierre de diciembre de 2018: 573 	
	Intensidad de emisiones de CO₂ únicamente por operaciones de vuelo (gCO ₂ /pkm)	Objetivo: Mejora del 10% para 2020 con respecto a 2014. Los gramos de CO ₂ por pasajero-kilómetro son un indicador utilizado habitualmente en el sector para medir la eficiencia de vuelo. El desempeño de cada aerolínea se ofrece en las páginas relevantes de este informe.	<ul style="list-style-type: none"> La mejora del 0,4% en la eficiencia en carbono media de 2018 resulta en una media móvil de 5 años del 1,33% anual, algo inferior al objetivo sectorial del 1,5%. La tasa de mejora ligeramente inferior en 2018 se debe a la tasa de renovación de la flota, pero también a condiciones operativas difíciles, incluida la interrupción del servicio provocada por las huelgas de los servicios de control del tráfico aéreo en Europa. 	

1 Los datos sobre el clima de 2018 son provisionales y están pendientes de verificación adicional por parte del RCDE UE, que se realiza después de la publicación de este informe. Dado que este informe se presenta en los dos meses siguientes al final del año, nuestros datos de emisiones (directas) de Alcance 1 y RCDE UE son provisionales y están pendientes de verificación (con garantía razonable) tras la publicación del informe. Basándonos en tendencias históricas, la diferencia entre los datos provisionales y los verificados no es sustancial; en general, inferior al 0,05%, aunque puede dar lugar a redondeo poco significativo de nuestros datos de emisiones de Alcance 1 de 2018 en informes posteriores.

2 Nueva medida en 2018

3 La cifra basada en ubicación de 2017 se ha reformulado a partir de la cifra declarada anteriormente (86.390 toneladas de CO₂e) tras revisarse los cálculos utilizando los nuevos factores de conversión del gobierno español.

4 Los datos de emisiones de 2017 y años anteriores han sido verificados por terceros para comprobar, con garantía razonable, el cumplimiento del RCDE UE (incluyendo los vuelos dentro del Espacio Económico Europeo). Además, todos los datos de emisiones de Alcances 1, 2 y 3 de British Airways correspondientes a 2017 y años anteriores también han sido verificados por terceros (con garantía razonable) y cumplen la norma internacional de información ISO14064-3.

5 Los datos de Alcance 3 de 2018 se elaboraron para el informe CDP sobre la base de la actividad de 2017.

6 Basado en la plantilla a 31 de diciembre de 2018.

Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

Clima

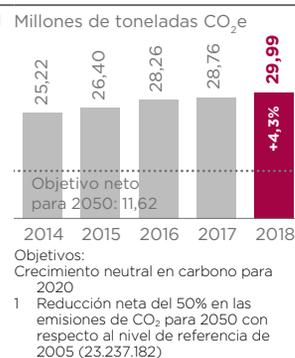
**Alcance 1¹
Emisiones directas de GEI
(millones de toneladas de CO₂e)**

Emisiones directas asociadas con nuestros vuelos.

En sintonía con los compromisos del sector, en los que participamos decisivamente en 2009, tenemos dos objetivos para diferentes horizontes:

- 1 Lograr un crecimiento neutral en carbono para nuestros servicios aéreos internacionales a partir de 2020.
- 2 Reducción neta del 50% en las emisiones de CO₂ para 2050 con respecto al nivel de referencia de 2005 (23,24 millones de toneladas de CO₂).

- Las emisiones de CO₂e de Alcance 1 han aumentado, pero a un ritmo menor que la actividad de las aerolíneas.
- IAG contribuyó con una reducción aproximada de 3 millones de toneladas de emisiones de carbono al cumplir con el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE), lo que situó nuestras emisiones netas de CO₂ en unos 27 millones de toneladas (cifra provisional pendiente de verificación por parte del RCDE UE).



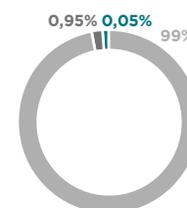
**Alcance 1
Otras emisiones de gases de efecto invernadero²**

Informamos sobre estas medidas por primera vez en 2018.

En años pasados, informábamos de todas nuestras emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) utilizando la medida del dióxido de carbono equivalente (CO₂e), pero hemos ampliado dicha información para reflejar el deseo de los grupos de interés de entender la composición del total.

- La mayor parte de nuestras emisiones de GEI incluyen dióxido de carbono emitido por el consumo de combustible de nuestras aeronaves.
- No obstante, dicho consumo de combustible, así como las operaciones de las flotas de vehículos terrestres, también generan otros GEI como, por ejemplo, metano y óxido de nitrógeno.

Toneladas de emisiones de GEI (% del total CO₂e Alcance 1)



- Dióxido de carbono (CO₂) 29.694.133
- Óxido de nitrógeno (N₂O) 283.360
- Metano (CH₄) 15.974

**Reducción de emisiones de GEI a partir de iniciativas²
(toneladas de CO₂e)**

Emisiones evitadas gracias a iniciativas enmarcadas en cualquiera de los tres alcances de información sobre emisiones. Por ejemplo, las técnicas mejoradas de eficiencia en el consumo de combustible generan reducciones de las emisiones de Alcance 1; cambiar bombillas incandescentes por LED afecta al Alcance 2 y animar a los empleados a compartir sus vehículos o utilizar transporte público afecta al Alcance 3.

- Las iniciativas de eficiencia han generado un ahorro de 65.665 toneladas de CO₂e, lo que equivale a un 0,2% de nuestras emisiones de Alcance 1.
- Entre las iniciativas más destacadas se encuentran cambios en los procedimientos operativos y la reducción del peso a bordo.

Miles de toneladas de CO₂e (Primer año que se informa sobre ello)



**Alcance 2
Emisiones indirectas de GEI³
(miles de toneladas de CO₂e)**

Electricidad de edificios.

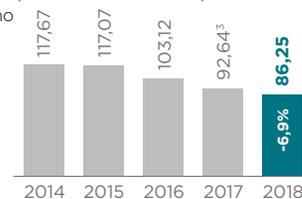
Las emisiones de Alcance 2 aquí presentadas representan una combinación de las redes eléctricas nacionales (basada en ubicación y mercado) para el Reino Unido, España e Irlanda. Aer Lingus incluida desde su adquisición en agosto de 2015.

La metodología basada en ubicación considera las emisiones generadas por la red eléctrica local a la que están conectadas nuestras instalaciones.

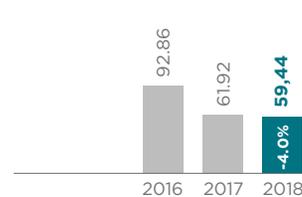
La metodología basada en mercado considera las emisiones generadas por las compañías eléctricas que nos suministran energía y, por tanto, incluye factores como las tarifas de las energías renovables.

- Las fluctuaciones en las tendencias están influenciadas por las adquisiciones de aerolíneas, así como por la tendencia hacia una electricidad que conlleva menores emisiones de carbono en España, el Reino Unido e Irlanda.
- Nuestras emisiones basadas en mercado son sustancialmente inferiores a las emisiones basadas en ubicación, lo que refleja la parte del suministro eléctrico del Grupo que se adquiere de fuentes con menores emisiones de carbono.³

Miles de toneladas de CO₂e (base en la ubicación)



Miles de toneladas de CO₂e (base en el mercado)



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Clima

Indicador de desempeño

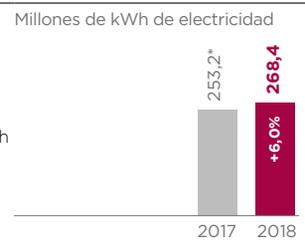
Electricidad consumida (millones de kWh)²

Descripción

Consumo de electricidad en las principales instalaciones en millones de kilovatios-hora.
Incluye el consumo en las oficinas principales, aeropuertos principales e instalaciones de mantenimiento.

Aspectos más destacados de 2018

- Entre las iniciativas de eficiencia energética de Iberia, figura la sustitución de bombillas, que se tradujo en el siguiente ahorro en consumo de electricidad:
 - Taller de motores: 2.679.979 KWh
 - Terminal de manejo de carga: 665.180 KWh

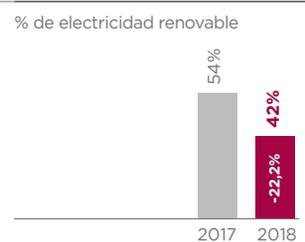


* Dato de 2017 no declarado anteriormente

Porcentaje de electricidad renovable² (%)

Porcentaje de electricidad consumida como se define anteriormente que procede de fuentes renovables. La principal fuente de energía renovable de IAG es el viento.
IAG se propone incrementar nuestro porcentaje global de electricidad renovable consumida como parte de nuestros objetivos de reducción de emisiones más a largo plazo.

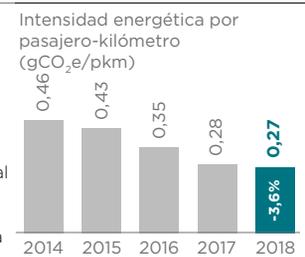
- Consumo de electricidad renovable por aerolínea en 2018:
 - Aer Lingus 52%
 - British Airways 61%
 - Iberia 0% y
 - Vueling 0%



Intensidad energética por pasajero-kilómetro (gCO₂/pkm)

Este parámetro está diseñado para controlar nuestra eficiencia energética (Alcance 2, basada en ubicación) como una función de nuestra actividad de negocio (pasajero kilómetro). Complementa nuestro indicador de intensidad de emisiones únicamente por operaciones de vuelo.

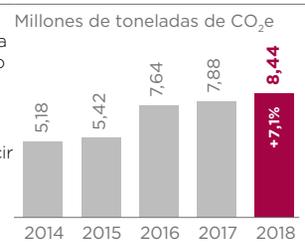
- El consumo de electricidad del conjunto del Grupo se ha incrementado en 2018, si bien el crecimiento de los vuelos ha superado ligeramente dicho aumento.
- Nuestra eficiencia energética no presenta variaciones con respecto al año pasado. Esto se debe principalmente a la finalización de importantes proyectos de eficiencia energética en 2017, sin que en 2018 apenas haya habido cambios.



Alcance 3 Otras emisiones indirectas de GEI (millones de toneladas de CO₂e)

Otras emisiones indirectas incluyen aquellas asociadas con la producción, el transporte y la distribución de combustible, la fabricación y la retirada de aeronaves, el tratamiento de residuos, los viajes de negocios y el transporte de los empleados, las franquicias y el consumo de agua. Ahora se recogen más categorías.

- Las emisiones de Alcance 3 aumentaron un 7,1% en 2018 frente a 2017, en parte debido al crecimiento del negocio al ampliar el ámbito de los datos recogidos.
- Colaboramos activamente con los proveedores para gestionar y reducir nuestras emisiones de CO₂ de Alcance 3. Véase la sección de participación de los grupos de interés.



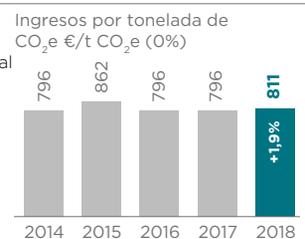
Desempeño económico frente a impacto climático



Ingresos/tonelada de CO₂e (euros/toneladas de CO₂e, combinación de Alcance 1 y 2)

Este parámetro cuantifica a largo plazo la relación entre el crecimiento económico y el impacto climático de nuestras operaciones.

- Los ingresos por tonelada de CO₂ han mejorado ligeramente en relación con el año anterior debido al aumento de los factores de carga y el valor de la carga transportada.



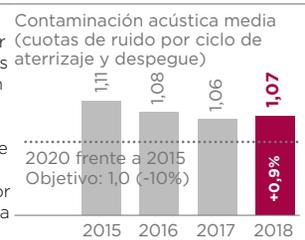
Contaminación acústica



Contaminación acústica media (basado en cuotas y número de ciclos de aterrizaje y despegue por año)

Este parámetro cuantifica la contaminación acústica media por vuelo considerando las emisiones acústicas en la llegada y la salida de cada tipo de aeronave (utilizando valores de cuotas del gobierno británico, que son una clasificación relativa basada en niveles de emisiones acústicas certificadas) y el número de vuelos operados al año. Nota: en un único vuelo, la puntuación de un Boeing 747 sería de 6,0, mientras que la de un Airbus A320 (opción de motor actual) sería de 1,0.

- Estamos en proceso de retirar algunas de las aeronaves con mayor contaminación acústica y sustituir las por aeronaves de última generación más silenciosas. Sin embargo, nuestro desempeño en 2018 descendió ligeramente debido a que el aumento de las operaciones de largo radio incrementó el peso y, por consiguiente, la puntuación de cuota de ruido de parte de nuestra flota.



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

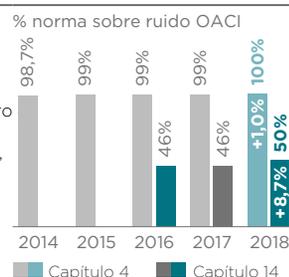
2018

Contaminación acústica

Certificación de contaminación acústica de la flota (Capítulos 4 y 14 de la OACI)

La certificación de contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI comprende los límites de una combinación de niveles de ruido lateral, de aproximación y de vuelo. La norma tecnológica del Capítulo 4 de la OACI relativa a la contaminación acústica de las aeronaves se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2006 y el Capítulo 14 se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2017.

- Toda nuestra flota cumple la certificación sobre contaminación acústica del Capítulo 4 de la OACI.
- Durante 2018 aumentó el número de aeronaves de nuestra flota con certificación del Capítulo 14, y preveemos que siga aumentando en 2019 con la incorporación de aeronaves de nueva generación, como el Airbus A350 y el A320neo.



Operaciones de descenso continuado² (%)

Las operaciones de descenso continuado emplean un ángulo de aproximación uniforme que permite a la aeronave volar más alto durante más tiempo en comparación con la aproximación por fases. Dicho procedimiento puede contribuir a reducir el consumo de combustible y la contaminación acústica que sufren aquellos que viven debajo de las trayectorias de aproximación.

- Nuestro objetivo es que todas nuestras aerolíneas alcancen registros, de media, superiores al 80% en los aeropuertos del Reino Unido.
- Antes de 2016, Iberia y Vueling no habían participado en iniciativas de operaciones de descenso continuado, pero desde ese año ambas aerolíneas han conseguido grandes progresos y siguen mejorando.
- Los datos no incluyen a Level, ya que actualmente no opera en el Reino Unido.

% de descensos continuados (media del Reino Unido)

Aerolínea	2013	2017	2018	% anterior
BA en todo el mundo	94,1	95,7	95,6	-0,1
BA a escala nacional	87,0	87,3	88,8	1,5
Aer Lingus	86,8	87,5	86,6	-0,9
Iberia	58,2	84,7	85,4	0,7
Vueling	61,8	76,1	78,9	2,8
Media del Reino Unido	86,1	87,2	88,3	1,1

Fuente: NATS para Sustainable Aviation. 2013 es el año de referencia.

Residuos



Promedio de residuos de cabina por pasajero (kg/pasajero)

Residuos de cabina generados por pasajero y división entre operaciones de largo radio y corto radio. Estamos trabajando para poder informar de este parámetro en forma de media del Grupo.

- En 2018, los residuos medios generados por pasajero de Vueling, incluidos catering y cabina, fueron de 0,19 kg (corto radio).
- En cuanto a Iberia, los residuos medios generados por pasajero de corto radio fueron de 0,14 kg, y los de largo radio, de 1,75 kg.
- En British Airways, el corto radio mejoró ligeramente, y el largo radio se incrementó debido a una oferta de productos mejorada.

Media de residuos en cabina por pasajero



* Los datos son solamente de British Airways

Calidad del aire



Porcentaje de la flota que cumple la norma CAEP de la OACI relativa a emisiones de óxidos de nitrógeno NO_x

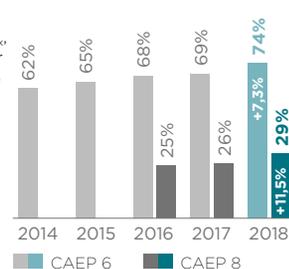
La norma CAEP de la OACI se aplica a las emisiones de NO_x de los motores de las aeronaves. Las normas son cada vez más estrictas y los motores certificados por la norma CAEP 8 deben emitir menos de la mitad del NO_x emitido por motores certificados según la norma CAEP original.

Las normas CAEP 4, 6 y 8 de la OACI sobre emisiones de NO_x son aplicables a los motores fabricados desde el 1 de enero de 2004, el año 2008 y el año 2014, respectivamente.

La OACI también está desarrollando una norma para partículas de motores de aviones, que se espera entre en vigor en 2020.

- Como el 97% de nuestros aviones cumple con la norma CAEP 4 sobre emisiones de NO_x, ahora nos centramos en cumplir con las normas CAEP 6 y 8, que son más estrictas.
- En 2018, también medimos por primera vez la media de emisiones de NO_x por ciclo de despegue y aterrizaje. Las emisiones generadas en dichas fases afectan a la calidad del aire de los lugares cercanos a los aeropuertos en los que operamos. La cifra fue de 9,44 kg NO_x/LTO en 2018. Comunicaremos las tendencias en años futuros.

% normas sobre NO_x OACI



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

Cientes



Satisfacción del cliente (Net Promoter Score medio)

El *Net Promoter Score* (NPS) es un parámetro no financiero que mide la probabilidad de que un cliente recomiende una aerolínea de IAG. La satisfacción del cliente con los productos o servicios de una compañía es clave para el éxito del negocio y la competitividad a largo plazo (más información en la sección de Indicadores Clave de Rendimiento).

- Hemos establecido una metodología coherente en todo el Grupo para lograr una puntuación combinada única.
- La encuesta *Voice of Customer* (VoC) es la herramienta principal del programa de experiencia del cliente y proporciona comentarios valiosos que ayudan a identificar perspectivas que se pueden procesar para mejorar la propuesta del cliente.

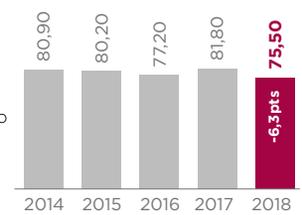


Puntualidad (margen de 15 minutos)

La puntualidad se define como el porcentaje de vuelos que sale en el periodo de 15 minutos posterior a la hora de salida prevista. El momento de la salida se define como el momento en que se desbloquean los frenos de la aeronave para preparar el retroceso. Nos esforzamos por mejorar constantemente nuestra puntualidad, un factor determinante de la satisfacción del cliente.

- Pese a la mejora de las prácticas operativas en todas nuestras aerolíneas, el desempeño en puntualidad ha descendido a causa de un entorno muy complicado motivado por las huelgas de los servicios de control del tráfico aéreo en Europa.

Puntualidad (%)



Plantilla

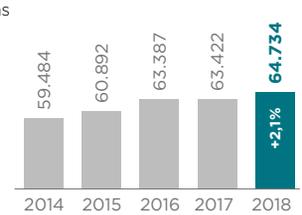


Empleo (plantilla media equivalente)

La plantilla equivalente es el número de empleados ajustado para incluir los empleados a tiempo parcial, las horas extraordinarias y los proveedores externos. La plantilla equivalente media es la media de la plantilla equivalente de cada trimestre, medida de ese modo para captar mejor la estacionalidad. La plantilla es el número real de personas empleadas por el Grupo (empleados).

- Nuestra plantilla equivalente media aumentó un 2,1% en un año, mientras que nuestros AKO totales se incrementaron en un 6,1%. Así, las oportunidades de empleo han mejorado, al tiempo que se conseguían ganancias de productividad que contribuyeron a mantener nuestra competitiva base de costes.
- La plantilla total del Grupo a 31 de diciembre de 2018 es de 71.134

Plantilla media equivalente

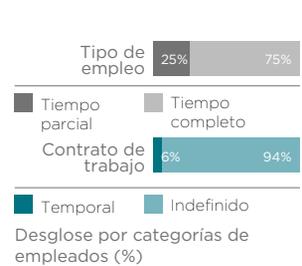


Composición^{2,6} (tipo de empleo, contrato y categorías de los empleados)

Un empleado a tiempo parcial es aquel cuya jornada laboral equivale a menos de 30 horas semanales. Un contrato a tiempo tiene una fecha final definida. El desglose de categorías de nuestros empleados refleja la distribución de los principales grupos de nuestra plantilla "aérea" -pilotos y tripulación de cabina- y "terrestre" -aeropuerto, corporativos y mantenimiento-.

- Este dato se declara por primera vez en 2018.

Tipo de empleo y contrato



Desglose por categorías de empleados (%)

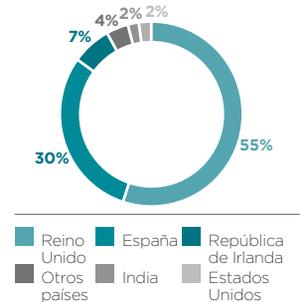


Empleados por país^{2,6}

Este indicador refleja la distribución de los empleados del Grupo según el país desde el que trabajan.

- Al final de 2018, IAG tenía empleados en 83 países.
- Un 95% de la plantilla del Grupo está ubicado en el Espacio Económico Europeo.

Empleados por ubicación geográfica (%)



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos más destacados de 2018

2018

Plantilla

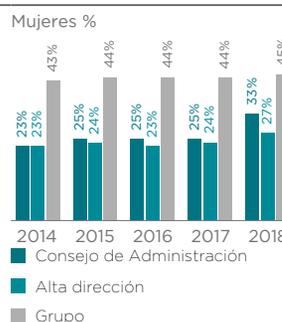
Diversidad de género⁶
(% de mujeres en el Consejo, la alta dirección y el Grupo)

Estamos comprometidos con la creación de una plantilla dotada de perspectivas, experiencias y trayectorias diversas a todos los niveles y en todo el Grupo.

En 2018, aumentamos la proporción de mujeres en el Consejo hasta el 33%, que representaba el objetivo anunciado que fijamos para 2020.

También nos hemos marcado el objetivo de alcanzar el 33% de mujeres en la alta dirección para 2025.

- En 2018 hemos aumentado el número de mujeres en el Consejo de 3 a 4.
- La proporción de mujeres en puestos de alta dirección del Grupo se ha incrementado del 24% al 27% en 2018.
- Todas las empresas del Grupo han actualizado sus estrategias de diversidad e inclusión para reflejar los objetivos de IAG.



Diversidad de edad⁶

Una plantilla con diferentes edades equilibra la necesidad de personas experimentadas con el mantenimiento de un plan para la sucesión a través de la contratación de nuevos talentos.

- IAG revisa la diversidad de edad en los siguientes rangos: menos de 30 años, 30 a 50 años y más de 50 años.
- Además, también informamos acerca de la diversidad de edad para el personal en funciones directivas y no directivas.



Empleados con discapacidad²

Esta medida se basa en el número total de empleados de British Airways e Iberia que han declarado sufrir alguna discapacidad. Los datos no están disponibles actualmente en nuestras otras compañías operativas. Entre ellas, British Airways e Iberia representan más del 80% de la plantilla total del Grupo.

- Este dato se declara por primera vez en 2018.



Rotación de la plantilla (% voluntario y no voluntario)

IAG reconoce la importancia de retener la experiencia y el talento para el éxito del negocio y comunicamos la rotación como un parámetro de la estabilidad de nuestra plantilla.

La rotación de la plantilla se mide como el número de personas que abandonan el empleo en relación con el número medio de empleados del Grupo en el año.

La rotación voluntaria se produce cuando la baja se produce por elección del empleado (por ejemplo, dimisión, jubilación, despido voluntario), y la rotación no voluntaria ocurre cuando los motivos de la baja no corresponden a una decisión personal (por ejemplo, despido obligatorio, despido, etc.).

- En 2018, abandonaron el grupo 8.240 empleados, 2.435 de los cuales de forma no voluntaria.



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Plantilla

Indicador de desempeño

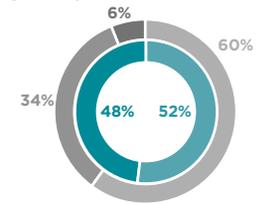
Contratación²
(por edad y género)

Descripción

Número total de puestos cubiertos, tanto por contratación sustitutiva como en nuevos puestos.

Aspectos más destacados de 2018

Se cubrieron un total de 8.789 puestos en todo el Grupo, de los que el 52% fue ocupado por mujeres.



Género
 ■ Mujeres ■ Hombres
 Grupos de edad
 ■ <30 ■ 30-50 ■ 50+

Remuneración²
(medias por género)

Remuneración media de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Dirección desglosada por género.

En 2018, el Consejo tuvo dos miembros ejecutivos, ambos hombres. Su remuneración se compone de salario base, complementos sujetos a tributación (vehículo de la empresa y sanidad privada), contribución al plan de pensiones de la empresa, incentivo anual e incentivo a largo plazo. Contando solo a los miembros del Consejo que estuvieron en el Consejo durante todo el año 2018, el Consejo también tuvo nueve miembros no ejecutivos, de los que seis eran hombres y tres mujeres. La remuneración de los consejeros no ejecutivos está compuesta por una asignación fija y complementos en forma de viajes.

El Comité de Dirección no incluye a los dos consejeros ejecutivos que son miembros del Consejo. Contando solamente a los miembros del Comité de Dirección que estuvieron empleados durante todo 2018, el Comité de Dirección estuvo compuesto por 8 hombres y 2 mujeres. Su remuneración se compone de los mismos elementos que la de los consejeros ejecutivos.

Para 2017, solo se incluyen las personas que estuvieron en servicio durante todo el año. La única diferencia es que los nueve consejeros no ejecutivos eran siete hombres y dos mujeres.

La remuneración media de los hombres que integran el Consejo es considerablemente más alta que la media de la de las mujeres porque la remuneración de los consejeros ejecutivos es mucho mayor que la de los consejeros no ejecutivos, y la asignación del Presidente es mucho más alta que la de otros consejeros no ejecutivos. Los cargos de consejeros ejecutivos y el Presidente están todos ocupados por hombres.

Comparando 2018 con 2017, la remuneración media de hombres y mujeres ha disminuido sustancialmente debido al fuerte descenso del pago de incentivos anuales y del incentivo a largo plazo. Esto afecta a los consejeros ejecutivos del Consejo y a todos los miembros del Comité de Dirección.



Como solo hay dos mujeres en el Comité de Dirección, la remuneración media por género no se muestra por motivos de confidencialidad.

Gender pay gap²
(media basada en tarifa por hora)

Gender pay gap hace referencia a la diferencia existente entre el importe medio cobrado por hombres y mujeres (basados en el pago de tarifas por hora) en la organización, expresado como porcentaje de lo que ganan los hombres.

El informe detallado está disponible para cada una de nuestras compañías del Reino Unido en: <https://gender-pay-gap.service.gov.uk/>

Por primera vez, en 2018, las empresas del Reino Unido cuya plantilla se compone de más de 250 empleados tuvieron que informar sobre su Gender pay gap. La información se comunicó en abril de 2018, basada en datos a 5 de abril de 2017.

En British Airways, el Gender pay gap es atribuible en gran parte a la baja proporción de mujeres piloto. Si se excluye de los cálculos a los pilotos, la diferencia de pago favorece a las mujeres por un 1%.

Compañía	2017
British Airways	10%
Avios	32%
British Airways Holidays	27%
British Airways Maintenance Cardiff	20%

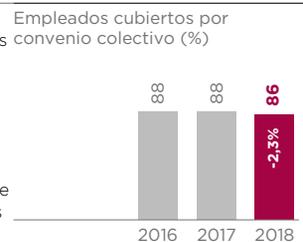
Diálogo social y sindicatos⁶
(% de empleados cubiertos por convenios colectivos)

Las relaciones con los empleados son un factor importante para mejorar y mantener el compromiso de la plantilla.

Todos los empleados del Grupo tienen derecho a la representación a través de un convenio colectivo.

Nuestras empresas operativas cuentan con mecanismos consolidados de negociación y diálogo con los sindicatos que representan a sus empleados, lo que incluye una revisión periódica de cuestiones relacionadas con salud y seguridad de la plantilla.

IAG tiene un Comité de Empresa Europeo que reúne a representantes de los distintos países del Espacio Económico Europeo (EEE) en los que opera el Grupo, que cubre a un 95% de la plantilla total del Grupo. Los representantes del Comité de Empresa Europeo reciben información y son consultados sobre cuestiones que pueden afectar a los empleados del Grupo en dos o más países del EEE. El Comité de Empresa Europeo se reunió dos veces en 2018.



Aspecto y relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Indicador de desempeño

Descripción

Aspectos destacados de 2018

2018

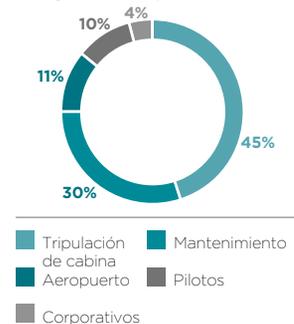
Plantilla

Media de horas de formación (media de horas de formación por empleado al año, horas de formación por categoría de empleado)

Se calcula convirtiendo los datos de formación de las aerolíneas por equivalente de empleado a tiempo completo para que se muestren como horas de formación por plantilla media equivalente del Grupo.

En 2018 IAG siguió invirtiendo en formación de empleados en todo el Grupo, con especial énfasis en la propuesta al cliente.

Media de horas de formación por empleado y año



Salud y seguridad en el puesto de trabajo² (tasa de frecuencia de accidentes con baja, tasa de gravedad de los accidentes con baja)

Un accidente con baja es un accidente no mortal ocurrido con motivo del desempeño laboral o en horario laboral que provoca la pérdida de tiempo productivo.

Para calcular la tasa de frecuencia de accidentes con baja se multiplica el número de accidentes con baja por 100.000 y se divide el resultado entre el número total de horas trabajadas en el año.

La tasa de gravedad de los accidentes con baja mide el impacto de los accidentes laborales reflejado en las bajas de los trabajadores afectados. Se expresa como la media de jornadas perdidas por accidente con baja.

Estos datos no incluyen enfermedades profesionales

El nuevo sistema de gestión del riesgo de seguridad introducido por British Airways, AIR (*Audit, Issue, Risk*), permite informar de los incidentes desde un dispositivo móvil o navegador web las 24 horas del día, siete días a la semana, desde cualquier parte del mundo. Ofrece información exhaustiva en tiempo real que permite mantener los niveles más altos de seguridad de una forma más inteligente e intuitiva.

En 2018, los empleados del Grupo tuvieron 1,64 accidentes con baja por cada 100.000 horas trabajadas y, de media, cada uno de dichos accidentes generó 21,12 jornadas no trabajadas.

En 2018, hubo que lamentar un caso de muerte en British Airways debido a un accidente de tráfico rodado dentro de los límites del aeropuerto de Heathrow.

2018	
Tasa de frecuencia de accidentes con baja	1,64
Tasa de gravedad de los accidentes con baja	21,12
Número de fallecimientos	1

Impuestos

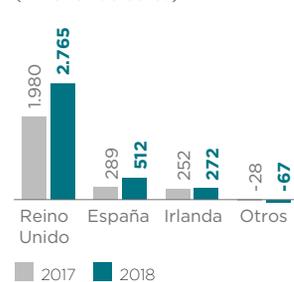
Beneficio / (pérdida) millones de euros

Beneficios por país: beneficio contable consolidado del Grupo correspondiente al ejercicio por cada país donde tributa.

Las compañías filiales no han sido reportadas ya que no son consideradas materiales.

El aumento de los beneficios imponibles en los principales países donde operamos en 2018 refleja la mejora del rendimiento financiero subyacente de nuestras compañías operadoras. En el Reino Unido, el aumento también viene motivado por una ganancia excepcional relacionada con los planes de pensiones de British Airways.

Beneficios por país (millones de euros)



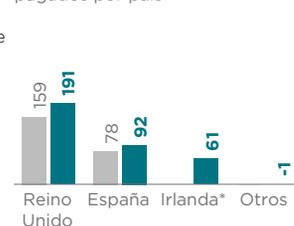
Impuestos sobre sociedades millones de euros

Impuestos pagados por país: pagos consolidados de impuestos en efectivo del Grupo correspondientes al ejercicio por cada país en que se realizaron

El total de impuestos pagados de 343 millones de euros es inferior a la carga impositiva prevista del Grupo, de 671 millones de euros, principalmente porque la desgravación por pensiones en British Airways se produce en efectivo y no se basa en pérdidas y ganancias contables.

El incremento de los impuestos pagados por país en los principales países donde operamos en 2018 refleja el aumento de los beneficios de nuestras compañías operadoras. El incremento de los impuestos pagados en el Reino Unido es proporcionalmente inferior al aumento de los beneficios porque la ganancia excepcional relacionada con las pensiones de British Airways no es una partida de impuesto en efectivo. En Irlanda, Aer Lingus compensa sus pérdidas fiscales de años anteriores con beneficios imponibles en 2017. Su pasivo por impuesto de sociedades pendiente de 2017 se pagó en 2018 junto a su pasivo de 2018.

Impuesto de sociedades pagados por país



* No se calcularon los datos de 2017

Sostenibilidad en acción



Plan global de compensación de carbono para la aviación

El plan global de compensación de carbono para la aviación, CORSIA, es esencial para que el sector cumpla su objetivo climático a largo plazo de reducir las emisiones netas hasta el 50% de los niveles de 2005 en 2050. En 2018, representantes de IAG en colaboración con la IATA y la OACI ayudaron a ultimar las normas que rigen el plan, incluidas las relacionadas con el seguimiento, la notificación y la verificación, el tratamiento de combustibles sostenibles para el sector de la aviación y las normas relativas a los programas para las aerolíneas y de compensación de carbono sobre compensaciones admitidas. Todas las aerolíneas elaboraron sus planes de control de emisiones en el marco de CORSIA antes de que se cumpliera el plazo previsto del 30 de septiembre de 2018 y estaban preparadas para iniciar el control de referencia a partir del 1 de enero de 2019.

Seguimos dando cumplimiento al régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea y, aunque esperábamos que CORSIA sustituyera la inclusión del sector de la aviación en el RCDE UE, tal y como se acordó en la resolución de la Asamblea General de la OACI de 2016, parece probable que ambos planes funcionarán en paralelo durante los primeros años de CORSIA. Continuamos trabajando con la IATA, con nuestras asociaciones sectoriales regionales y nacionales y directamente con los gobiernos nacionales para exigir una regulación unitaria que evite la distorsión del mercado y la fuga de carbono. También estamos buscando opciones con el gobierno británico para el tratamiento del sector de la aviación para una vez el Reino Unido abandone la Unión Europea.



Inversión y modernización de la flota

La modernización de la flota es una parte medular de la estrategia de IAG para reducir la intensidad de emisiones únicamente por operaciones de vuelo hasta 87,3 gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro en 2020 y reducir la contaminación acústica un 10% por vuelo hasta alcanzar una cuota media de 1,0 para 2020.

En 2018, se incorporaron tres nuevos tipos de aeronaves a la flota de IAG: Airbus A320neo, A321neo y A350. También recibimos más entregas de aeronaves A330 y Boeing 787. Las nuevas aeronaves tienen un consumo de combustible hasta un 20% inferior al de las aeronaves que sustituyen y son hasta un 50% menos ruidosas, lo que beneficia a las comunidades cercanas a los aeropuertos donde operamos.

El año 2018 también marcó el final de una era para algunas flotas de IAG, ya que se retiraron los ocho últimos Boeing 767 y un Boeing 747 de British Airways. Los Boeing 747 restantes de British Airways se retirarán gradualmente hasta 2024. También están en marcha diversos proyectos de eficiencia, como los dedicados a la actualización de motores y la reducción de peso, para conseguir el mejor desempeño operativo de dichas aeronaves mientras sigan formando parte de la flota.

En los próximos años, se seguirá modernizando la flota con la entrega de 92 aeronaves de la serie A320neo, 41 A350 y 12 Boeing 787. Estas nuevas aeronaves ayudarán a que nuestras aerolíneas sigan mejorando la experiencia de los pasajeros al tiempo que minimizan el impacto sobre el clima y su contaminación acústica.



Combustibles sostenibles para el sector de la aviación

Los combustibles sostenibles para la aviación serán decisivos para que el sector cumpla sus objetivos climáticos a largo plazo. IAG sigue al frente en la labor de influir en la política nacional, regional e internacional para impulsar el desarrollo de dichos combustibles, un aspecto que concita cada vez mayor interés.

En 2018, en asociación con Airbus y Total, la entrega del primer Airbus A350 a Iberia se realizó con una mezcla al 10% de combustibles sostenibles para la aviación.

La asociación de British Airways con Velocys y Shell ha progresado y Velocys ha recibido una subvención al desarrollo del Departamento de Transporte del Reino Unido. Ya han finalizado el diseño de ingeniería inicial y el estudio de viabilidad del suministro de materia prima, además de haberse conseguido el emplazamiento, para el proyecto de construcción de la primera planta comercial de Europa destinada a convertir residuos domésticos en combustible renovable para aeronaves. IAG sigue trabajando con varios desarrolladores de tecnología para definir una serie de opciones de suministro para el futuro.

Como anticipo a la celebración de su centenario en 2019, British Airways también lanzó *Future of Fuels Challenge*, abierto a académicos de universidades británicas. Los ganadores recibirán una beca de 25.000 libras esterlinas para proseguir su labor de investigación; también tendrán la oportunidad de presentar la propuesta ganadora en el Simposio de Combustibles Alternativos (*Alternative Fuels Symposium*) de la IATA y la Cumbre Global sobre Aviación Sostenible (*Global Sustainable Aviation Summit*) del ATAG.

El Departamento de Transporte, *Sustainable Aviation e Innovate UK* también han patrocinado un Grupo de Interés Especial que ha brindado apoyo a investigadores y pequeñas y medianas empresas (pymes) que desean llevar a cabo nuevos proyectos de combustibles sostenibles para la aviación.



Fondo de carbono

Los donativos de los clientes al Fondo de carbono de British Airways nos han ayudado a financiar numerosos proyectos comunitarios en todo el mundo centrados en las energías renovables, la eficiencia energética y la reducción del carbono. En 2018, el fondo financió 12 proyectos dedicados a la inversión en paneles solares, la iluminación de alta eficiencia y el aislamiento y el almacenamiento de energía en centros educativos, comunitarios y deportivos del Reino Unido y África. El número total de proyectos financiados hasta la fecha se eleva a 39 y son más de 200.000 las personas que se benefician de ellos.

La segunda fase de un proyecto con el *Oi Pejeta Conservancy* pudo finalizarse con una subvención de 70.000 libras esterlinas del fondo de carbono, que permitió la sustitución de dos bombas de perforación a diésel por bombas que funcionan con energía solar. Dichas bombas proporcionan agua potable y mejoran la calidad del aire, además de ofrecer Wi-Fi gratuita para los escolares que habitan en un radio de 15 km de las bombas.

Más cerca de casa, una subvención del fondo de carbono de British Airways ha permitido financiar la conversión de un edificio en ruinas, ubicado en los terrenos de una escuela primaria en Renfrewshire (Escocia), en un centro comunitario con bajas emisiones de carbono.



Eficiencia en el consumo de combustible

Nuestro software de eficiencia Honeywell GoDirect Fuel comenzó a estar operativo en Iberia, British Airways y Air Lingus en noviembre de 2018; Vueling y el portal del Grupo comenzarán a utilizarlo en el primer trimestre de 2019. Esta nueva herramienta ayudará a identificar más oportunidades de eficiencia en el consumo de combustible y permitirá la evaluación comparativa en todo el grupo y la generación de informes sobre los resultados.

Vueling e Iberia comenzaron a trabajar en el marco del proceso *Collaborative Environmental Management* de Eurocontrol junto con AENA, la autoridad española de control del tráfico aéreo, para crear conjuntamente un espacio aéreo español más sostenible centrándose en las reducciones de la contaminación acústica y de las emisiones de CO₂.

Otros ejemplos de iniciativas de eficiencia en el consumo de combustible puestas en marcha en nuestras aerolíneas durante 2018 son los programas de retracción de las luces de aterrizaje, desplazamientos en tierra con un único motor sin grupo electrógeno auxiliar (APU), *Boeing Winds*, liberación de altitud a la salida, reducción del peso y lavado optimizado de motor. Todas estas iniciativas han permitido un ahorro conjunto superior a 65.000 toneladas de CO₂. También iniciamos una innovadora colaboración con Signol, expertos en economía del comportamiento, en el marco de nuestro programa de aceleración de *start-ups* Hangar 51.



Contaminación acústica

Nuestro programa de sostenibilidad sigue haciendo un fuerte énfasis en minimizar el impacto acústico de nuestras operaciones aéreas sobre la vida de las comunidades que rodean los aeropuertos donde operamos. Si bien estamos orgullosos de los progresos realizados en la reducción de la contaminación acústica de las aeronaves a lo largo del tiempo, reconocemos la persistente preocupación de las comunidades en cuanto a la contaminación acústica y estamos comprometidos con la búsqueda de soluciones.

Además de nuestra inversión en nuevas aeronaves, también hemos modificado las ya existentes para reducir su impacto acústico. Por ejemplo, en 2018, Aer Lingus equipó 28 de sus 37 aeronaves Airbus A320/21 con deflectores de flujo de aire, que ayudan a generar un sonido silbante durante la fase de descenso. Además, todas nuestras aerolíneas controlan la contaminación acústica operativa para garantizar que los vuelos se operen con sensibilidad e identificar mejoras siempre que resulte posible.

Seguimos colaborando con los grupos de interés, incluidos grupos comunitarios, reguladores y socios del sector, en nuestros aeropuertos principales para compartir ideas operativas y participar en labores de investigación y ensayos operativos. Por ejemplo, British Airways participa en *Heathrow Community Noise Forum* y trabajó con el grupo en 2018 para mejorar el cumplimiento de las rutas de salida diseñadas para minimizar el ruido del aeropuerto; colaboró asimismo en un ensayo para comprobar cómo influyen en el ruido los gradientes de ascenso.

British Airways participó también en un estudio del gobierno británico sobre la reducción de la contaminación acústica en las salidas, cuyas conclusiones señalaban que los dos principales procedimientos de salida que utilizan las aerolíneas distribuyen la contaminación acústica en las comunidades de formas ligeramente distintas, pero que, en general, la exposición a dicha contaminación es similar.

En 2018, también trabajamos con socios de *Sustainable Aviation* (SA) en el Reino Unido, incluidas otras aerolíneas, operadores aeroportuarios, fabricantes de aeronaves y NATS, la autoridad de control del tráfico aéreo del Reino Unido, para revisar nuestra acción conjunta en materia de contaminación acústica. Los informes de SA han demostrado que el sector ha logrado importantes avances en la reducción de su huella acústica en los últimos años. Asimismo, los futuros programas de SA se centrarán en promover nuevas mejoras operativas y conocer más en profundidad las diferentes opciones no acústicas en cuanto a calidad de vida disponibles para gestionar el impacto de la contaminación acústica de las aeronaves.



Residuos

Nuestras aerolíneas colaboran con los proveedores para reducir los residuos innecesarios y, en la medida de lo posible, evitar los plásticos de un solo uso. Por ejemplo, Vueling ha eliminado las tazas de té de plástico en los servicios de catering de las operaciones de corto radio y las ha sustituido por alternativas biodegradables.

Iberia también ha realizado cambios en sus servicios de a bordo y en su sala *premium* Dalí del aeropuerto de Madrid Barajas, incluidos los siguientes:

- sustitución de envoltorios de plástico para auriculares en clase *Business* por envoltorios de papel, lo que supone un ahorro de 436.000 bolsitas de plástico al año (1,5 toneladas menos de residuos de plástico);
- sustitución de latas de bebidas por envases de vidrio retornable, lo que supone un ahorro de 1 millón de latas al año (23,5 toneladas menos de residuos de aluminio);
- sustitución de envases para ensaladas individuales por bufé de ensaladas, lo que ahorra casi 200.000 envases (6 toneladas menos de residuos de plástico);
- sustitución de botellas de vino de plástico por botellas de vidrio reciclables, lo que supone un ahorro de 25.000 botellas de plástico (575 kg menos de residuos de plástico).

En 2018, la labor de Iberia en relación con el proyecto de la Unión Europea *LIFE+ Zero Cabin Waste* también avanzó con el diseño de un nuevo carrito para residuos de a bordo que facilita a la tripulación de cabina la separación de los residuos; se realizaron diversos vuelos de prueba entre Madrid y Barcelona y Londres y Ginebra para probar el nuevo producto. Los primeros resultados muestran que puede reciclarse, en lugar de eliminarse, una media de 13 kg más de residuos por vuelo.

British Airways nombró líderes de la guerra a los residuos (*War on Waste*) a más de 120 tripulantes de cabina para ayudar a abordar esta cuestión. Entre los éxitos cosechados en los primeros meses desarrollando dicha función se encuentran los siguientes:

- reducción del uso de varillas de plástico para cócteles en un 30%;
- cambio del envasado de los productos *Club Kitchen*, lo que evita la eliminación de más de 100.000 productos al año;
- recogida de tapones de corcho, lo que permite enviar unos 10 kg de corcho todos los meses a Re-Corked UK para su reciclaje;
- incorporación de formación sobre reducción y reciclaje de residuos en el curso para nuevos tripulantes de cabina.

IAG y British Airways también están abordando el problema de los residuos en sus sedes de Londres. En abril, introdujimos un recargo a las tazas de café desechables, se eliminaron los agitadores de plástico, los envases y los cubiertos de plástico de comida para llevar del comedor se sustituyeron por alternativas reutilizables y se retiraron de los dispensadores de agua los vasos de plástico. En total, se ahorraron más de un millón de artículos de plástico individuales de un solo uso en los ocho primeros meses desde la puesta en marcha de estas medidas.



Programa de prácticas laborales Inspire

Inspire, galardonado programa de prácticas laborales de British Airways, permite que los jóvenes vivan la emoción del sector de la aviación. En 2018, participaron más de 24.000 jóvenes a través de iniciativas de voluntariado de personal. Asimismo, 25 departamentos acogieron a 600 estudiantes para realizar semanas de prácticas laborales y British Airways volvió a ganar la acreditación Gold al respecto. Con *Teacher Take Off Days*, los profesores también pudieron disfrutar de un curso de prácticas de un día y se lanzó la campaña *Your Flying Future* para animar a los jóvenes con formación diversa a plantearse una carrera en el sector de la aviación.



Calidad del aire

El equipamiento de los servicios de tierra en los principales centros de operaciones del Grupo se está sustituyendo, siempre que resulta posible, por vehículos eléctricos, lo cual contribuye a reducir nuestra huella de carbono y a mejorar la calidad del aire para los residentes de la zona. El 38% de los vehículos de servicios aeroportuarios de Iberia ya son eléctricos, frente al 29% del año pasado.

Aer Lingus compró 61 tractores eléctricos para equipajes, cintas de equipajes, escaleras para pasajeros y sistemas de retroceso. Los vehículos eléctricos representan actualmente el 38% de la flota del equipamiento de los servicios de tierra de Aer Lingus.

Mototok, el sistema de retroceso eléctrico por control remoto que comercializa British Airways, se utiliza en todas las operaciones de corto radio en la Terminal 5 de Londres Heathrow. Además de mejorar las cifras de puntualidad, los nuevos sistemas de retroceso funcionan completamente con el suministro de electricidad 100% renovable de Londres Heathrow, lo que ahorra 7.400 toneladas de CO₂ y 28 toneladas de NO_x cada año, en comparación con los sistemas de diésel anteriores. British Airways sigue trabajando con Mototok y colabora en el desarrollo de un modelo para aeronaves de fuselaje ancho.



Salud y seguridad

La salud y la seguridad son fundamentales en nuestro negocio, tanto en aire como en tierra. Son nuestra máxima prioridad. Nuestro compromiso es operar de un modo seguro y saludable, cumpliendo toda la legislación, reglamentos, políticas de la empresa y normas sectoriales aplicables. Ese compromiso se aplica por igual a nuestros empleados, clientes y todos aquellos a los que afectan nuestras actividades.

Contamos con un gobierno corporativo robusto, dirigido por las comisiones de seguridad de cada una de nuestras compañías operadoras. La Comisión de Seguridad de IAG, presidida por el Consejero Delegado del Grupo, supervisa todos los asuntos relacionados con la seguridad operativa de las aerolíneas de IAG, así como los sistemas y los recursos dedicados a actividades de seguridad en todo el Grupo.

Nuestros clientes viajan en aeronaves y se desplazan por edificios y entornos que están sujetos a la reglamentación en materia de salud y seguridad vigente en cada país. Los procedimientos, sistemas y tecnología empleados en nuestras operaciones están diseñados para proteger tanto a los empleados como a los clientes.



Más allá de la accesibilidad

British Airways se ha comprometido a garantizar que el proceso de viaje resulte más sencillo y fácil para los clientes con diversidad funcional. Se llevó a cabo una campaña de comunicación interna y un vídeo con clientes de British Airways titulado “*Beyond Accessibility*”, que se ha incorporado a la formación de los compañeros para ayudarles a conocer y comprender las dificultades a las que pueden enfrentarse estos clientes cuando viajan. También están trabajando con los operadores aeroportuarios y agentes de *handling* para ofrecer un servicio más uniforme a los clientes, incluidos el trato prioritario durante interrupciones del servicio, áreas de facturación exclusivas y embarque prioritario más eficaz. Asimismo, British Airways se ha asociado con National Autistic Society para saber qué se puede hacer para ayudar y prestar apoyo a los clientes que también padecen discapacidades ocultas y no visibles.

En todo el Grupo, cumplimos la legislación aplicable en materia de accesibilidad para empleados y clientes con discapacidad en nuestros edificios y en nuestras operaciones.



Diversidad de la plantilla

La incorporación de la mujer a puestos de liderazgo es fundamental y hemos definido el objetivo de llegar al 33% de mujeres en nuestros niveles de alta dirección (200 cargos principales) para 2025. Realizaremos un seguimiento de nuestros progresos e informaremos de ellos, incluido lo referente a la reserva de cargos directivos en todo el Grupo. Para ello, hemos puesto en marcha un programa integral de acción. A continuación, se enumeran algunas de las actividades llevadas a cabo al respecto en 2018:

- Una serie de sesiones informativas en todo el Grupo destinadas a lograr el compromiso y la sensibilización de los equipos directivos.
- Un cuestionario de diagnóstico para alrededor de 2.000 directivos en todo el Grupo realizado en junio, en el que compartieron sus experiencias en el ámbito de la inclusión de género. Las diferentes compañías operadoras están llevando a cabo importantes acciones en el marco de sus planes de diversidad.
- British Airways y Avios publicaron sus datos de *Gender Pay Gap* en abril.
- Con motivo del Día Internacional de la Mujer en marzo, los vuelos de British Airways y Aer Lingus estuvieron tripulados y operados por compañeras.
- IAG se asoció con la empresa social Rocking Ur Teens para organizar una conferencia del programa STEM en noviembre en la que participaron 250 alumnas de edades comprendidas entre los 13 y los 15 años. El objetivo era motivar e inspirar a la próxima generación de mujeres jóvenes para que trabajen en el sector de las aerolíneas.
- Se pusieron en marcha programas de asesoramiento y patrocinio en todo el Grupo para la alta dirección.



Cadena de suministro

El Código de Conducta para proveedores de IAG es el marco principal que establece los estándares que deben cumplir los proveedores que trabajan con IAG y sus compañías operadoras. El Código de Conducta para proveedores cubre los estándares de integridad en materias laboral, de salud y seguridad, medioambiental y empresarial.

En 2018, IAG puso en marcha un proceso de gestión del riesgo más sólido para facilitar la diligencia debida y el seguimiento de nuestros proveedores a lo largo de todo su ciclo de vida. IAG Global Business Services (GBS) ha contratado a Bureau van Dijk, un importante proveedor de inteligencia empresarial, para profundizar en el conocimiento del cumplimiento jurídico, social, medioambiental y financiero de nuestros proveedores. Hasta la fecha, se ha examinado a más de 5.500 proveedores en la primera fase de funcionamiento.

Supervisamos a los proveedores por la cantidad de riesgos y la gravedad de cada tipo de riesgo. IAG se reserva el derecho de realizar auditorías *in situ*, revisiones de incidencias y planes de medidas correctivas, así como a rescindir los contratos cuando se producen incumplimientos graves. El propósito de IAG es colaborar con los proveedores que muestren un desempeño insatisfactorio para mejorar sus estándares. Las auditorías corren a cargo de auditores externos fiables con experiencia demostrada en impulsar prácticas empresariales responsables en cadenas de suministro globales.

En 2019, seguiremos examinando a los proveedores desde el inicio y con una periodicidad trimestral para aumentar el número de proveedores cubiertos. Los resultados se revisarán junto con los responsables de riesgos de manera continua.



Contribución a la comunidad

Aer Lingus celebró el 21º aniversario de su asociación con el programa *Change for Good* de UNICEF y recaudó un millón de dólares estadounidenses a través de donaciones de clientes a bordo. La compañía también siguió colaborando con Special Olympics Ireland, llegando a recaudar más de 8.000 euros además de donar vuelos.

La asociación de British Airways con Comic Relief para fines benéficos *Flying Start* alcanzó un importante hito en 2018 al lograr su objetivo para 2020 de recaudar 20 millones de libras esterlinas dos años antes de lo previsto. Tras el tsunami de Indonesia en septiembre, British Airways recaudó de sus clientes 188.576 libras esterlinas en respuesta a la petición de Disasters Emergency Committee. En un acto conjunto con Aerobility, 99 usuarios de sillas de ruedas tiraron de un Boeing 787-9 durante 100 metros, lo cual les valió recaudar 16.000 libras esterlinas y hacerse con un récord Guinness.

Iberia ha ampliado hasta 2020 su asociación con Amadeus para apoyar el programa de inmunización de UNICEF. Desde 2013, esta colaboración ha resultado en 935.000 euros recaudados y ha permitido vacunar a más de un millón de niños en Chad, Angola y Cuba.

La colaboración de Vueling con Save the Children generó 235.000 euros en donaciones de clientes en 2018. Vueling donó 120 billetes de avión a la fundación Make-A-Wish, que ayuda a niños con enfermedades graves a disfrutar de experiencias transformadoras. Vueling también donó a Nutrition Without Borders botellas de agua sin abrir procedentes de vuelos, en una iniciativa que también reduce los residuos de a bordo.



Esclavitud moderna

El tráfico de seres humanos es una preocupación seria para el sector aeronáutico. Es un tema al que prestamos más atención, si cabe, desde que en 2015 se reformara el Código Penal español y se introdujera la Ley británica sobre la Esclavitud Moderna.

Para IAG, que transporta a más de 100 millones de pasajeros al año y tiene decenas de miles de proveedores, la esclavitud y el tráfico de personas es un tema relevante. No tenemos casos conocidos de violaciones de los derechos humanos dentro de nuestra organización, y estamos aumentando nuestro análisis de proveedores para asegurarnos de que ese es también su caso. Colaboramos estrechamente con gobiernos y los aeropuertos en los que operamos para garantizar que cualquier tráfico sospechoso en nuestros vuelos se denuncie y trate debidamente. Formamos a nuestros empleados para que reconozcan los indicios de situaciones de tráfico de personas potencial y facilitamos procedimientos de denuncias para circunstancias sospechosas.

En junio de 2018, publicamos nuestra segunda Declaración sobre esclavitud y tráfico de personas del Grupo, tal y como establece la Ley sobre esclavitud moderna (*Modern Slavery Act*) de 2015 del Reino Unido. Todos los contratos con nuevos proveedores y los que se renuevan ya incluyen cláusulas sobre esclavitud moderna. Diversos representantes de IAG asistieron a un seminario de la IATA sobre esclavitud moderna para compartir conocimientos y buenas prácticas. El seminario se cerró con una resolución que denuncia el tráfico de personas y que reafirma los compromisos para luchar contra este problema con medidas como el intercambio de buenas prácticas, la formación del personal y la provisión de información. La IATA aprobó dicha resolución en su Junta General de 2018.

Aer Lingus ha impartido formación sobre el tráfico de personas a pilotos y tripulantes de cabina desde 2016 y organiza cursos periódicos al respecto en ciclos de tres años. En los manuales de operaciones, también se incluyen orientaciones y procedimientos sobre tráfico de personas para la tripulación de vuelo y de cabina. British Airways también se asegura de que todos los tripulantes de cabina reciban formación para reconocer signos de tráfico de personas con una sesión de sensibilización que ahora se incluye en la formación obligatoria anual.

Ética e integridad

IAG y sus compañías operadoras cuentan con políticas en que se definen las directrices generales que rigen la conducta de los consejeros y los empleados del Grupo a la hora de desarrollar sus relaciones comerciales y profesionales. Se espera que todos los consejeros y empleados actúen de forma íntegra y de acuerdo con las leyes de los países en los que llevan a cabo su labor. IAG también dispone de un Código de Conducta que define las normas de comportamiento que esperamos que cumplan nuestros proveedores. En 2019, IAG dispondrá de un nuevo Código de Conducta para todo el Grupo que se aplicará a todos los consejeros, directivos y empleados, así como a sus partes vinculadas.

Se realizan varias actividades de formación y comunicación dirigidas a consejeros, empleados y terceros para dar a conocer los principios que rigen la conducta del Grupo y sus empleados. En 2019, se dispondrá de un nuevo curso de *e-learning* que servirá de apoyo para el nuevo Código de Conducta y en el que participarán todos los empleados y consejeros del Grupo.

Existen instancias en todo el Grupo a las que los empleados pueden recurrir para recibir consejo o para comunicar quejas o malas conductas, reales o presuntas. En todo el Grupo, hay establecidos canales de denuncia a cargo de *Safecall* y *Ethicspoint* para la comunicación de irregularidades con carácter confidencial. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG revisa anualmente la eficacia de estos canales. En esta revisión anual, se analizan el volumen de denuncias por categoría, la puntualidad del seguimiento, la responsabilidad del seguimiento y cualesquiera cuestiones planteadas que puedan tener repercusión en los estados financieros. La revisión anual la coordina el Director de Auditoría del Grupo. En 2018, se recibió un total de 201 denuncias a través de los canales de información confidenciales. Esta cifra se compara con las 205 denuncias recibidas en 2017. Todas las denuncias recibieron seguimiento y se investigaron en caso necesario, además de comunicarse a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Política y programa de prevención de la corrupción

IAG y sus compañías operadoras no toleran ninguna forma de soborno o corrupción. Esta postura se refleja claramente en las políticas del Grupo, que están a disposición de todos los consejeros y empleados. Cada compañía operadora cuenta con un departamento de cumplimiento encargado de gestionar el programa de prevención de sobornos correspondiente. Dichos equipos de cumplimiento se reúnen periódicamente en grupos de trabajo y grupos de seguimiento y cada año revisan los riesgos de soborno en todo el Grupo. Los riesgos principales identificados en la revisión de 2018 se refieren al uso de terceros, decisiones operativas y comerciales en las que intervienen organismos públicos y uso indebido de regalos y atenciones.

Los cursos de formación para la prevención de sobornos incluyen sesiones de *e-learning* y presenciales. Cada compañía operadora define sus necesidades de formación, que se determinan a partir de factores como la categoría y las responsabilidades de los empleados. En 2019, se impartirá un curso actualizado de *e-learning* en todo el Grupo.

Los procedimientos de diligencia debida basados en el riesgo y previstos por el programa incluyen exámenes, informes externos, entrevistas y visitas a las empresas, dependiendo del nivel de riesgo que presente cada tercero en particular. En 2018, el Grupo incluyó exámenes de integridad en su nuevo sistema de gestión de proveedores para todo el Grupo y en 2019 se pondrá en marcha una nueva herramienta de gestión de terceros para aquellos que presenten mayor riesgo, junto con procedimientos actualizados.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de IAG recibe un informe anual sobre el programa.

Procesos contra el blanqueo de capitales

IAG dispone de varios procesos y procedimientos puestos en marcha en todo el Grupo, tales como investigación y gestión de proveedores, procesos *Know your Counterparty* y directrices del departamento financiero del Grupo que ayudan a combatir el blanqueo de capitales en el negocio.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS Y DEL INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2018

El Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group, S.A., en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y en el artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular con fecha 27 de febrero de 2019 las Cuentas Anuales Consolidadas y el Informe de Gestión Consolidado de la citada sociedad correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018, que constan en los documentos anexos que preceden a esta hoja.

Y para que así conste, firman a continuación los miembros del Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group, S.A. a 27 de febrero de 2019:

Antonio Vázquez Romero
Presidente

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

Marc Jan Bolland

Patrick Jean Pierre Cescau

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Deborah Linda Kerr

María Fernanda Mejía Campuzano

Kieran Charles Poynter

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Marjorie Morris Scardino

Lucy Nicola Shaw

Alberto Terol Esteban