

## ANUNCIO DE RESULTADOS DEL EJERCICIO

International Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 28 de febrero de 2013, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, así como los resultados combinados correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011, incluidos los primeros 21 días de enero de 2011 de Iberia.

### Principales parámetros del periodo relativos a los resultados combinados de IAG:

- Pérdida de las operaciones en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 de 23 millones de euros antes de partidas excepcionales (2011: beneficio de las operaciones de 485 millones de euros). Después de partidas excepcionales y excluida la reestructuración de Iberia y el deterioro, la pérdida de las operaciones fue de 68 millones de euros frente a la pérdida de 120 millones de euros anunciada por la compañía en noviembre.
- British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones, antes de partidas excepcionales, de 347 millones de euros en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2012, mientras que Iberia registró una pérdida de las operaciones de 351 millones de euros
- Se reconocieron unos gastos no operativos netos de 384 millones de euros, incluidos 266 millones de euros, sin impacto en los flujos de efectivo, derivados de requerimientos contables aplicables a planes de pensiones
- Pérdida antes de impuestos en el ejercicio de 997 millones de euros (2011: beneficio antes de impuestos de 503 millones de euros,) incluyendo un cargo por reestructuración de 202 millones de euros derivado del plan de transformación de Iberia y un cargo de 343 millones de euros por deterioro del inmovilizado inmaterial de Iberia
- Los ingresos registrados en el ejercicio aumentaron un 10,9% hasta 18.117 millones de euros (2011: 16.339 millones de euros), incluidos 872 millones de euros o un 5,4% por el efecto de la conversión de moneda. Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el ejercicio aumentaron un 9,4%, con un incremento de la capacidad del 2,8%
- Los costes del combustible aumentaron un 20,4% durante el ejercicio hasta alcanzar 6.101 millones de euros (2011: 5.068 millones de euros antes de partidas excepcionales). Los costes unitarios del combustible aumentaron un 16,8%, o un 8,4% a tipos de cambio constantes
- Los costes excluido el combustible, antes de partidas excepcionales, aumentaron un 11,6% hasta 12.039 millones de euros, incluidos 543 millones de euros por el efecto desfavorable de la conversión de moneda. Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 8,5%, o un 3,8% a tipos de cambio constantes
- Inversión en bienes de capital de 1.239 millones de euros (2011: 1.071 millones de euros) que incluye más de 400 millones de euros de pagos por anticipado para la adquisición de flota
- La posición de efectivo se situó en 2.909 millones de euros a 31 de diciembre de 2012, una disminución de 826 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2011 (diciembre 2011: 3.735 millones de euros). La deuda neta del Grupo aumentó 741 millones de euros en el ejercicio, hasta alcanzar 1.889 millones de euros (diciembre 2011: 1.148 millones de euros)

### Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de		Incr. / (dism.)	Consolidado	
	Consolidado	Combinado		Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de	
	2012	2011 <sup>(1)</sup>		2012	2011 <sup>(2)</sup> (excluye 21 días de Iberia previos a la fusión)
Ingresos de pasaje	15.372	13.675	12,4%	15.372	13.496
Total ingresos	18.117	16.339	10,9%	18.117	16.103
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(23)	485		(23)	522
Partidas excepcionales	(590)	(78)		(590)	(78)
(Pérdida)/beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	(613)	407		(613)	444
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(997)	503		(997)	542
(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	(885)	555		(885)	582
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de euro)				(51,0)	31,1
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2012</b>	<b>2011<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	219.172	213.193	2,8 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	176.102	168.617	4,4 %		
Coficiente de ocupación (%)	80,3	79,1	1,2pts		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,73	8,11	7,6 %		
Ingreso pasaje/ AKO (céntimos de €)	7,01	6,41	9,4 %		
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,49	5,06	8,5 %		
<b>Millones de euros</b>	<b>A 31 de diciembre de 2012</b>	<b>A 31 de diciembre de 2011<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	2.909	3.735	(22,1)%		
Deuda neta	1.889	1.148	64,5 %		
Patrimonio neto	5.055	5.686	(11,1) %		
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(3)</sup>	51%	44%	7pts		

(1) La presente información financiera se basa en la combinación de los resultados de las operaciones de British Airways Plc ("BA"), Iberia Líneas Aéreas de España S.A. Operadora ("Iberia") e IAG ("la Compañía") durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre empresas del Grupo. Se han calculado los ratios financieros antes de partidas excepcionales.

(2) La cuenta de resultados de IAG a 31 de diciembre de 2011 refleja los resultados consolidados de British Airways e IAG ("la Compañía") correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011, y de Iberia referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero de 2011 y el 31 de diciembre de 2011.

(3) El apalancamiento financiero ajustado viene definido por la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados, dividido entre la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados más el patrimonio neto.

### **El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:**

“2012 ha sido un año de transformación para IAG: adquirimos bmi y la integramos en British Airways e iniciamos la reestructuración de Iberia. Nuestros resultados de las operaciones fueron sólidos y la pérdida de 23 millones de euros antes de partidas excepcionales fue mejor de lo que habíamos anunciado al mercado en nuestras previsiones. Sin embargo, las partidas excepcionales y no operativas tuvieron un fuerte impacto en los resultados, dando lugar a una pérdida antes de impuestos de 997 millones de euros. Entre estas partidas figuran la provisión para costes de reestructuración y deterioro en Iberia y los requerimientos contables aplicables a planes de pensiones”.

“Los ingresos crecieron un 10,9% en el ejercicio, aunque nuestra factura de combustible aumentó un 20,4%, con un incremento de los costes excluido el combustible del 11,6%”.

“En 2012 conseguimos sinergias por valor de 313 millones de euros, superando nuestro objetivo de 225 millones establecido a comienzos del ejercicio. Esto constituye otro excelente resultado, en particular gracias a la generación de sinergias de ingresos superiores a lo esperado. Sin embargo, no debemos ser complacientes, aunque esta tendencia debe continuar, tiene que ir acompañada de un cambio estructural”.

“Nuestras aerolíneas continúan presentando resultados dispares. British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones de 347 millones de euros, incluyendo las pérdidas de bmi, mientras que Iberia registró una pérdida de las operaciones de 351 millones de euros.

“Hemos iniciado un importante programa de transformación en Iberia, y estos resultados ponen aún más de manifiesto que la aerolínea debe adaptarse para sobrevivir. Si quiere competir con otras aerolíneas en todos sus mercados estratégicos, mientras sienta las bases para un crecimiento rentable en el futuro, deberá detener sus pérdidas de caja y ajustar su base de costes fijos de forma permanente”.

“A pesar de los tres meses de negociaciones que Iberia mantuvo con sus sindicatos, no se alcanzó ningún acuerdo sobre un plan de reestructuración inicial. Por lo tanto, hemos anunciado que Iberia procederá a recortar un 15% de su capacidad, habiendo iniciado ya el proceso formal de Expediente de Regulación de Empleo que afectará a 3.807 trabajadores”.

“British Airways, que ya está viendo el fruto del cambio estructural permanente, obtuvo unos resultados financieros sólidos en 2012, al beneficiarse de la fortaleza del mercado londinense. La integración de bmi en British Airways se gestionó de manera muy efectiva, y al mismo tiempo, fue crucial que la aerolínea se mantuviera centrada en el desempeño de su negocio durante este periodo. En los próximos años esperamos extraer todo el potencial y los beneficios financieros que nos aporta la adquisición de bmi”.

“Estamos vigilando cuidadosamente mientras que la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido (CAA) revisa las tasas aeroportuarias de Heathrow a partir de 2014. Es crítico que los accionistas del aeropuerto no sean compensados en exceso a expensas de los clientes”.

“El año terminó con una tendencia más positiva, dado que en el cuarto trimestre la pérdida de las operaciones de 40 millones de euros antes de partidas excepcionales ha sido inferior a la prevista. Esto obedeció a los mejores resultados de BA, dado que la aerolínea comenzó a beneficiarse de la integración de bmi antes de lo previsto, aunque esto se vio contrarrestado por el peor comportamiento de Iberia”.

### **Perspectiva del negocio:**

La perspectiva para 2013 estará afectada por el resultado de las negociaciones del plan de transformación de Iberia y cualquier coste y pérdida asociada.

Dependiendo de estos, esperamos un resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales mejor que el obtenido en el ejercicio 2011.

### **Declaraciones de carácter prospectivo:**

Determinada información incluida en este informe tiene carácter prospectivo y entraña riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, así como a los planes y objetivos de International Consolidated Airlines Group S.A. (el "Grupo") sobre las operaciones futuras, incluidos, entre otros aspectos, las negociaciones del Plan de negocio de la Compañía, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder de la Compañía en la fecha del mismo. La Compañía no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas de la Compañía o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2011; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).

## CUENTA DE RESULTADOS COMBINADA

### Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2012	Partidas excepcionales	Total 2012 <sup>(1)</sup>	Antes de partidas excepcionales 2011	Partidas excepcionales	Total 2011 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
Ingresos de pasaje	15.372		15.372	13.675		13.675	12,4 %
Ingresos de carga	1.217		1.217	1.190		1.190	2,3 %
Otros ingresos	1.528		1.528	1.474		1.474	3,7 %
<b>Total ingresos</b>	<b>18.117</b>		<b>18.117</b>	<b>16.339</b>		<b>16.339</b>	<b>10,9 %</b>
Gastos de personal	4.341	238	4.579	3.870		3.870	12,2 %
Gastos de combustible	6.101		6.101	5.068	89	5.157	20,4 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.805		1.805	1.545		1.545	16,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.278		1.278	1.200		1.200	6,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.285		1.285	1.099		1.099	16,9 %
Propiedad, TI y otros gastos	997	9	1.006	918		918	8,6 %
Gastos comerciales	830	7	837	756		756	9,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.071	343	1.414	979		979	9,4 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	432	(7)	425	403	(11)	392	7,2 %
Diferencias de tipo de cambio	-		-	16		16	
Gastos totales de las operaciones	18.140	590	18.730	15.854	78	15.932	14,4 %
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(23)</b>	<b>(590)</b>	<b>(613)</b>	<b>485</b>	<b>(78)</b>	<b>407</b>	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(457)	73	(384)	13	83	96	
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(480)	(517)	(997)	498	5	503	
Impuestos	68	44	112	29	23	52	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(412)</b>	<b>(473)</b>	<b>(885)</b>	<b>527</b>	<b>28</b>	<b>555</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(38)	(38)	-	-	-	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(412)</b>	<b>(511)</b>	<b>(923)</b>	<b>527</b>	<b>28</b>	<b>555</b>	

Indicadores operativos	2012 <sup>(1)</sup>	2011 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	219.172	213.193	2,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	176.102	168.617	4,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,3	79,1	1,2pts
Cifras de pasajeros (miles)	54.600	51.687	5,6 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	6.080	6.156	(1,2)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,73	8,11	7,6 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	7,01	6,41	9,4 %
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	20,02	19,33	3,6 %
Coste total / AKO (céntimos €)	8,28	7,44	11,3 %
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,78	2,38	16,8 %
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,49	5,06	8,5 %
Aviones en servicio	377	348	8,3 %
Plantilla media	59.574	56.791	4,9 %

(1) La presente información financiera se basa en los resultados consolidados de International Consolidated Airlines Group, S.A. durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 y en la combinación de los resultados de las operaciones de British Airways Plc, Iberia Líneas Aéreas de España S.A. Operadora e IAG (la Compañía) durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre empresas del Grupo.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de**

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2012	Partidas excepcionales	Total 2012 <sup>(1)</sup>	Antes de partidas excepcionales 2011	Partidas excepcionales	Total 2011 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.) <sup>(1)</sup>
Ingresos de pasaje	<b>15.372</b>		15.372	13.496		13.496	13,9 %
Ingresos de carga	<b>1.217</b>		1.217	1.176		1.176	3,5 %
Otros ingresos	<b>1.528</b>		1.528	1.431		1.431	6,8 %
<b>Total ingresos</b>	<b>18.117</b>		18.117	16.103		16.103	12,5 %
Gastos de personal	<b>4.341</b>	238	4.579	3.799		3.799	14,3 %
Gastos de combustible	<b>6.101</b>		6.101	4.999	89	5.088	22,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>1.805</b>		1.805	1.522		1.522	18,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.278</b>		1.278	1.175		1.175	8,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.285</b>		1.285	1.074		1.074	19,6 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>997</b>	9	1.006	903		903	10,4 %
Gastos comerciales	<b>830</b>	7	837	740		740	12,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.071</b>	343	1.414	969		969	10,5 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	<b>432</b>	(7)	425	386	(11)	375	11,9 %
Diferencias de tipo de cambio	-		-	14		14	
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>18.140</b>	590	18.730	15.581	78	15.659	16,4 %
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(23)</b>	(590)	(613)	522	(78)	444	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	<b>(457)</b>	73	(384)	15	83	98	
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	<b>(480)</b>	(517)	(997)	537	5	542	
Impuestos	<b>68</b>	44	112	17	23	40	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(412)</b>	(473)	(885)	554	28	582	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(38)	(38)	-	-	-	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(412)</b>	(511)	(923)	554	28	582	
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)			(51,0)			31,1	
(Pérdida)/beneficio diluido por acción (céntimos de €)			(51,0)			29,7	

(1) La cuenta de resultados de IAG al 31 de diciembre de 2012 representa los resultados consolidados International Consolidated Airlines Group, S.A. correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012. La información comparativa al 31 de diciembre de 2011 representa los resultados consolidados de BA y IAG (la Compañía) correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 y de Iberia para el periodo comprendido desde el 22 de enero de 2011 al 31 de diciembre de 2011.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2012			Trimestre finalizado el 31 de diciembre 2011			Incr./ (dism.)
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	
Ingresos de pasaje	3.812		3.812	3.414		3.414	11,7 %
Ingresos de carga	329		329	310		310	6,1 %
Otros ingresos	388		388	352		352	10,2 %
<b>Total ingresos</b>	<b>4.529</b>		<b>4.529</b>	<b>4.076</b>		<b>4.076</b>	<b>11,1 %</b>
Gastos de personal	1.183	204	1.387	1.014		1.014	16,7 %
Gastos de combustible	1.468		1.468	1.317	13	1.330	11,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	457		457	386		386	18,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	304		304	301		301	1,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	306		306	259		259	18,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	259	34	293	241		241	7,5 %
Gastos comerciales	190	2	192	189		189	0,5 %
Depreciación, amortización y deterioro	285	343	628	244		244	16,8 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	110	(1)	109	105	(3)	102	4,8 %
Diferencias de tipo de cambio	7		7	(14)		(14)	
Gastos totales de las operaciones	4.569	582	5.151	4.042	10	4.052	13,0 %
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(40)</b>	<b>(582)</b>	<b>(622)</b>	<b>34</b>	<b>(10)</b>	<b>24</b>	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(279)	73	(206)	120	4	124	
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(319)	(509)	(828)	154	(6)	148	
Impuestos	(97)	34	(63)	46	23	69	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(416)</b>	<b>(475)</b>	<b>(891)</b>	<b>200</b>	<b>17</b>	<b>217</b>	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	7	7	-	-	-	
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio</b>	<b>(416)</b>	<b>(468)</b>	<b>(884)</b>	<b>200</b>	<b>17</b>	<b>217</b>	

Indicadores operativos	2012	2011	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	53.607	52.989	1,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	42.168	41.192	2,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	78,7	77,7	1,0pt
Cifras de pasajeros (miles)	13.117	12.325	6,4 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.561	1.596	(2,2)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	9,04	8,29	9,0 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	7,11	6,44	10,4 %
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	21,08	19,42	8,5 %
Coste total / AKO (céntimos €)	8,52	7,63	11,7 %
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,74	2,49	10,0 %
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,78	5,14	12,5 %
Plantilla media	59.506	56.782	4,8 %

## Análisis financiero:

### Hechos destacados

Los resultados de 2012 reflejan las pérdidas posteriores a la adquisición y los gastos de integración de bmi, las pérdidas en aumento de Iberia que requieren cambios estructurales y el impacto negativo de los altos precios del combustible que se mantuvieron durante todo el ejercicio. Creemos que en 2013 no volveremos a presenciar estas adversidades. Además se ha reconocido un cargo por reestructuración en relación al plan de transformación de Iberia y el deterioro de algunos de los activos intangibles de Iberia.

Los resultados de IAG en el ejercicio 2012 se han producido en un entorno de aumento brusco interanual del precio del combustible, parcialmente compensado por los beneficios de las coberturas realizadas sobre los precios de mercado y el deterioro del entorno económico en la zona euro y, concretamente, en España. IAG dio un importante paso adelante con la finalización de la adquisición de bmi y su integración en British Airways. IAG también inició un proceso de Oferta Pública de Adquisición de acciones para adquirir el 54,15% restante de Vueling que todavía no pertenece al Grupo.

### Análisis de negocio

Desde que se concluyó nuestra programación de vuelo de 2012 a finales de 2011, hemos seguido siendo testigos del deterioro del panorama económico global, sobre todo en nuestros mercados más importantes (Reino Unido, España y la zona euro). Por tanto, ajustamos a la baja nuestra capacidad a la luz de estas desfavorables condiciones macroeconómicas. Nuestros planes iniciales de crecimiento para 2012 consistían en incrementar la capacidad en un 2,5%, si bien, redujimos este incremento al 1,7% en el primer trimestre de 2012 y, como se muestra más abajo, lo volvimos a reducir a tan sólo un 0,7% para el ejercicio completo, antes de incluir la adquisición de bmi.

La reducción con respecto a nuestros planes originales fue mayor en Iberia, donde las presiones económicas en los ingresos unitarios subyacentes y la baja competitividad de la estructura de costes han aumentado considerablemente las pérdidas en 2012. En British Airways, se redujo marginalmente la capacidad gracias a que las condiciones de mercado se mantuvieron firmes fuera de Londres.

Con un trasfondo de deterioro del panorama económico mundial durante la mayor parte de 2012, el sector del transporte aéreo limitó el incremento de la capacidad y experimentó saludables aumentos del tráfico y, por tanto, de los coeficientes de ocupación. IAG también registró una notable mejora del tráfico y del coeficiente de ocupación, así como de los ingresos unitarios, que aumentaron un 2,7% a tipos de cambio constantes.

<b>IATA</b>	<b>Capacidad AKO</b>	<b>Tráfico PKT</b>	<b>Coeficiente de ocupación</b>	<b>Carga TKT</b>
<b>Ejercicio finalizado a diciembre 2012</b>				
Internacional	4,0%	6,0%	+1,5pts	
Doméstico	3,8%	4,0%	+0,2pts	
Total mercado	3,9%	5,3%	+1,0pts	-1,5%
<b>IAG – excluyendo bmi</b>				
<b>Ejercicio finalizado a diciembre 2012</b>				
Internacional	0,6%	2,5%	+1,5pts	
Doméstico	4,7%	6,4%	+1,2pts	
Total mercado	0,7%	2,6%	+1,5pts	-1,8%

Incluyendo bmi, el tráfico del Grupo aumentó un 4,4% gracias a un aumento del 2,8% en la capacidad y de 1,2 puntos en los coeficientes de ocupación, que quedaron situados en un 80,3%, y con una caída del 1,2% en las TKT de carga.

Los incrementos del precio del combustible, netos de coberturas, fueron el principal obstáculo en términos de costes que tuvimos que superar durante el ejercicio, a medida que se revirtieron los beneficios de las coberturas y que los precios de mercado se mantuvieron por encima del nivel de 100\$/barril durante el ejercicio. Los costes unitarios excluido el combustible se mantuvieron bien controlados, aumentando un 2,8% a tipos de cambio constantes y sin tener en cuenta la repercusión de la incorporación de bmi al Grupo. Excluyendo una serie de impactos no recurrentes, en bases comparables, los costes unitarios excluido el combustible sólo aumentaron un 0,8% a tipos de cambio constantes.

### **bmi**

Los resultados del ejercicio incluyen los resultados de bmi desde el 19 de abril de 2012. bmi representó 2,1% del incremento de la capacidad; 365 millones de euros o un 2,3% del crecimiento de los ingresos totales de un 10,9% y 463 millones de euros o un 2,9% del incremento de los costes totales de un 14,4%. bmi generó 98 millones de euros de pérdidas de las operaciones antes de los costes excepcionales relacionados con la integración en British Airways por importe de 87 millones de euros. Las pérdidas de las operaciones totales de bmi, incluidas las partidas excepcionales, desde su adquisición ascendieron a 185 millones de euros. Hemos logrado mejorar los resultados de bmi con respecto a nuestras expectativas originales en el momento de la adquisición. En ese momento, previmos 150 millones de euros de pérdidas de explotación y 90 millones de euros de partidas excepcionales derivadas de la integración en British

Airways. La integración transcurrió sin problemas y se completó más rápido de lo previsto, lo que nos permitió reducir la base de costes más de lo anticipado. Además, hemos gastado menos en la reestructuración.

### **Tipos de cambio**

Los tipos de cambio pueden afectar sustancialmente a los resultados presentados del Grupo. El impacto de los tipos de cambio tiene dos componentes. Primero, las diferencias de tipo de cambio en transacciones que se producen dentro de cada una de las compañías del Grupo y que, en última instancia, afectan a los flujos de caja. Segundo, el impacto del tipo de cambio derivado de convertir los resultados de British Airways desde su moneda funcional, la libra esterlina, a la moneda de presentación del Grupo, el euro.

Las tres principales divisas que afectan al Grupo, y sus tipos en 2012 frente a 2011, son los siguientes:

	Media del ejercicio		Tipo a 31 de diciembre	
	2012	2011	2012	2011
\$ a €	1,29	1,39	1,32	1,31
\$ a £	1,58	1,60	1,62	1,56
€ a £	1,23	1,15	1,23	1,20

Dado que el Grupo tiene más costes que ingresos en dólares estadounidenses, la fortaleza del dólar con respecto al euro ha tenido una repercusión negativa general en el resultado de las operaciones del Grupo.

En la siguiente tabla se muestra la repercusión de la conversión de moneda sobre el resultado de las operaciones de IAG así como el efecto de la conversión a euros de British Airways a efectos de presentación de la información del Grupo.

Los tipos de cambio tuvieron un impacto negativo en las transacciones del Grupo de 13 millones de euros en los ingresos y 131 millones de euros en los costes. El gran impacto negativo en los costes se debió principalmente a la importancia de los costes relacionados con dólares (sobre todo, costes de combustible), que exceden de los ingresos relacionados con dólares del Grupo. La escasa repercusión negativa en los ingresos se debió a la compensación de los ingresos denominados en dólares con los menores ingresos denominados en euros.

En el ejercicio anual, la conversión de British Airways de su divisa funcional, la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera, el euro, tuvo un impacto positivo interanual de 885 millones de euros en los ingresos y un impacto negativo de 848 millones de euros en los costes de las operaciones, reflejando el debilitamiento del euro frente a la libra esterlina en un 7%.

Por consiguiente, el efecto total de los tipos de cambio fue positivo en los ingresos (872 millones de euros) y negativo (979 millones de euros) en los costes, dando lugar a un efecto neto negativo en las pérdidas de las operaciones de 107 millones de euros.

Millones de euros	2012	2011	Incr./ (dism.)
<b>Efecto en las (pérdidas)/beneficios de explotación</b>			
A tipo de cambio constante	84	485	(401)
Efecto de los tipos de cambio de las transacciones	(144)		(144)
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Efecto antes de la conversión	(60)	485	(545)
Efecto de los tipos de cambio de conversión	37		37
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
(Pérdidas)/beneficios de explotación presentados	(23)	485	(508)

### **Ingresos de pasaje**

Los ingresos de pasaje aumentaron 1.697 millones de euros, o un 12,4%, frente al ejercicio anterior. Este incremento refleja un aumento de la capacidad (AKO) del 2,8% y un aumento del tráfico (PKT) del 4,4%. Los ingresos de pasaje a tipos de cambio constantes aumentaron un 6,7%.

El ingreso unitario de pasaje (ingreso pasaje/AKO) aumentó un 9,4% y el *yield* (ingreso pasaje/PKT) se incrementó en 7,6%. A tipos de cambio constantes, el ingreso unitario de pasaje aumentó un 3,9% y el *yield* un 2,1%.

El programa de sinergias continuó mostrando beneficios en los ingresos en términos interanuales, sobre todo en el segmento de pasaje.

### **Segmentos de mercado**

#### **Largo radio**

En **Norteamérica**, la capacidad aumentó un 3,3%, mientras que el tráfico mejoró un 6,1%, dando lugar a un aumento del coeficiente de ocupación de 2,2 puntos hasta el 83,7%. El Negocio Conjunto de BA, Iberia y American Airlines siguió ofreciendo a los clientes una mayor gama de opciones y destinos en toda Norteamérica.

En **Latinoamérica y Caribe**, se redujo la capacidad un 1,8% y el tráfico un 0,5%, lo que dio lugar a un aumento del coeficiente de ocupación de 1,2 puntos hasta situarse en un 83,9%, que sigue siendo el mayor coeficiente de ocupación de la red IAG.

**África, Oriente Medio y sur de Asia** experimentaron un aumento de capacidad del 8,4%, en parte gracias a la adquisición de bmi, y un aumento del tráfico del 10,7%, lo que condujo a un incremento del coeficiente de ocupación de 1,6 puntos hasta el 76,8%.

En **Asia Pacífico**, la capacidad creció un 0,7% y el tráfico aumentó un 0,9%, dando lugar a un aumento del coeficiente de ocupación de 0,2 puntos hasta el 79,8%.

### **Corto radio**

El mercado europeo continúa siendo marcado por una fuerte competencia, en especial en la región del sur de Europa. La adquisición de bmi en abril de 2012 aportó más capacidad en el segmento de corto radio.

La capacidad **doméstica** aumentó un 9,9% y el tráfico aumentó un 11,4%, dando lugar a una mejora del coeficiente de ocupación de 1,0 puntos hasta el 74,7%.

En **Europa**, la capacidad aumentó un 2,1% y el tráfico mejoró un 2,7%, dando lugar a un incremento del coeficiente de ocupación de 0,5 puntos hasta el 75,1%.

### **Negocio Conjunto**

Con una oferta aproximada de 100 vuelos diarios y una extensa red construida en torno a los *hubs* estratégicos de Londres, Madrid, Nueva York, Miami, Dallas y Chicago, el acuerdo de Negocio Conjunto ha sido un éxito entre nuestros clientes. El Negocio Conjunto de British Airways, Iberia y American Airlines en el Atlántico Norte no ha hecho más que reforzarse. Los ingresos crecieron hasta 8.500 millones de dólares, y la cuota de mercado aumentó tanto en el segmento "premium" como en el "no premium".

### **Carga**

Los ingresos de carga aumentaron 27 millones de euros, o un 2,3%, hasta situarse en 1.217 millones de euros en el ejercicio, reflejando caídas del volumen (toneladas-kilómetros transportadas) del 1,2% (frente a una reducción del volumen del sector del 1,5%) y un aumento del yield del 3,6%.

### **Otros ingresos**

Otros ingresos aumentaron en 54 millones de euros, o un 3,7%, hasta 1.528 millones de euros en el ejercicio, principalmente a causa de la expansión de British Airways Holidays y del área de negocio de mantenimiento, reparaciones y puesta a punto (MRO) de Iberia, mientras que se produjeron reducciones en los ingresos de handling y en otros ingresos de Iberia.

También hubo cambios en el porcentaje estimado de puntos no utilizados de ciertos elementos de los programas de Avios que dan lugar a un beneficio de ingresos no recurrente.

### **Gastos antes de partidas excepcionales**

**Los costes totales** excluyendo partidas excepcionales aumentaron en 2.286 millones de euros, o un 14,4%, hasta situarse en 18.140 millones de euros. Los costes unitarios totales aumentaron un 11,3% (5,2% a tipos de cambio constantes), principalmente como consecuencia del incremento de los costes unitarios del combustible, que aumentaron un 16,8% (8,4% a tipos de cambio constantes). Los costes unitarios excluido el combustible se incrementaron un 8,5% (3,8% a tipos de cambio constantes). El resultado del ejercicio también incluye: dentro de los costes de personal, unos mayores costes de reestructuración que se prevé tengan un efecto positivo en periodos futuros y otras provisiones para litigios al tener más claro la Dirección cuál puede ser el resultado probable de determinados casos abiertos; y dentro de los costes de handling, unas mayores provisiones para indemnizaciones a clientes por demoras de vuelos tras el dictamen del Tribunal Europeo de Justicia. Excluyendo estos impactos no recurrentes, y en bases comparables, los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 0,8% a tipos de cambio constantes.

Los **costes del combustible** aumentaron 1.033 millones de euros, o un 20,4%, hasta situarse en 6.101 millones de euros. Los costes unitarios de combustible subieron un 16,8%, como consecuencia del aumento de los precios, neto de coberturas, y de los efectos negativos del tipo de cambio provocados por el fortalecimiento del dólar estadounidense frente al euro (7,2%). Los costes unitarios de combustible aumentaron un 8,4% a tipos de cambio constantes.

Los **costes de personal** aumentaron un 12,2%, situándose en 4.341 millones de euros, reflejando los efectos adversos de los tipos de cambio, las subidas salariales, los mayores volúmenes y provisiones de personal. La plantilla media anual aumentó un 4,9% mientras que la capacidad de AKO creció un 2,8%, lo que dio lugar a un deterioro de la productividad (AKO por plantilla media) del 2,0%. Las principales causas de esta reducción son bmi, en un 0,6%, y las reducciones de capacidad precedentes a las reducciones de personal en Iberia. Los costes unitarios de personal aumentaron un 4,4% a tipos de cambio constantes.

Los **gastos asociados a proveedores** aumentaron un 11,9%, situándose en 6.195 millones de euros, como consecuencia del incremento del volumen y de los precios, así como de los costes asociados a la ampliación de áreas de negocio no relacionadas con la capacidad

como MRO en Iberia y British Airways Holidays. También se incurrió en costes derivados de determinados cambios en la oferta a clientes de Avios y del aumento de las provisiones para gastos por interrupciones de servicio. Estos incrementos de costes se compensaron con los beneficios derivados de ciertas medidas adoptadas por la Dirección, incluyendo las adoptadas en el programa de sinergias del Grupo. Los costes unitarios de proveedores aumentaron un 3,8% a tipos de cambio constantes.

Los **costes de propiedad** aumentaron un 8,8%, situándose en 1.503 millones de euros. A tipos de cambio constantes, aumentaron un 2,7% y, en términos unitarios, se mantuvieron constantes con respecto al ejercicio anterior.

Los **costes unitarios excluido el combustible** aumentaron un 8,5%, o un 3,8% a tipos de cambio constantes. En bases comparables, excluyendo el impacto de los costes no recurrentes y los cambios contables asociados a Avios, habrían aumentado un 0,8% a tipos de cambio constantes.

### **Sinergias**

Hemos seguido realizando importantes progresos en la consecución de nuestras sinergias. Durante el ejercicio hemos aumentado nuestra previsión del valor de las sinergias de ingresos y gastos de 500 millones de euros a 560 millones de euros para el programa de cinco años. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, los beneficios de nuestras sinergias ascendieron a 313 millones de euros. Los costes de la implementación fueron de 34 millones de euros, de los cuales, 25 millones de euros fueron cargados a la cuenta de resultados y el resto representan inversiones de capital.

### **Resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales**

Las **pérdidas de las operaciones de IAG** ascendieron a 23 millones de euros, excluyendo las partidas excepcionales, frente al beneficio de 485 millones de euros obtenido en 2011. El beneficio consolidado de 2011, excluyendo los primeros 21 días de actividad de Iberia y antes de partidas excepcionales fue de 522 millones de euros.

### **Pérdidas y ganancias de las operaciones de las empresas operadoras**

#### *British Airways*

Incluyendo bmi, los resultados del ejercicio de British Airways muestran un crecimiento de capacidad del 5,4% y un crecimiento de los ingresos unitarios de pasaje del 3,3% que condujeron a un aumento de los ingresos de pasaje del 8,9%. El mercado londinense se mantuvo firme durante la mayor parte del ejercicio, pese a que, como habíamos previsto, experimentamos algunas debilidades durante los juegos olímpicos y paralímpicos. Los negocios de Largo Radio Premium y Atlántico Norte siguieron presentando sólidas mejoras. Los ingresos unitarios totales a tipos de cambio constantes aumentaron un 3,9%. El coste del combustible aumentó un 14,4% y un 8,8% en términos unitarios, reflejando en su mayoría, la reversión de los beneficios de las coberturas a medida que el precio neto de las coberturas se fue acercando a los precios al contado durante el ejercicio. Los costes unitarios -excluido el combustible aumentaron un 4,3% al reflejar los aumentos provocados por las subidas de los precios y el impacto de una serie de costes no recurrentes, compensados en parte por las medidas de reducción de costes que incluyen los beneficios de las sinergias. Excluyendo el impacto de los costes no recurrentes, los costes unitarios excluido el combustible se mantuvieron estables en términos interanuales.

#### *Iberia*

A la luz del empeoramiento de las condiciones económicas con respecto a 2011 y de la falta de competitividad en su estructura de costes, las pérdidas de Iberia aumentaron de 98 millones de euros en 2011 a 351 millones de euros en 2012. Las reducciones de capacidad del 3,4% se vieron correspondidas por una caída del 3,1% en el tráfico. Los efectos positivos de los tipos de cambio en los ingresos provocaron un aumento del 4,3% en los ingresos unitarios de pasaje, dando lugar a un aumento de tan sólo un 0,8% en los ingresos totales de pasaje. Por otro lado, los ingresos cayeron en el segmento de carga así como en otros ingresos. Los ingresos unitarios totales a tipos de cambio constantes sólo aumentaron un 0,4%. Los costes de combustible aumentaron un 14,9% o un 19,0% en términos unitarios. Esto se debió, en parte, al fortalecimiento del dólar estadounidense frente al euro en un 7,2% y al aumento del precio neto de los beneficios de las coberturas. Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron en un 4,2% reflejando los efectos negativos de los tipos de cambio y las subidas de precios, que se compensaron en parte con las medidas de reducción de costes entre las que se incluían las del programa de sinergias. Los costes unitarios excluidos el combustible aumentaron un 2,4% a tipos de cambio constantes.

### **Partidas excepcionales**

Las partidas excepcionales reflejan principalmente:

- Los costes de reestructuración asociados con el plan de transformación de Iberia de 202 millones de euros;
- El deterioro del fondo de comercio derivado de la adquisición de Iberia y el deterioro de determinado inmovilizado inmaterial por valor de 343 millones de euros;
- Los costes asociados a la reestructuración de bmi mainline que ascendieron a 87 millones de euros;
- El beneficio materializado en el primer trimestre como consecuencia de la liquidación de sanciones impuestas por las autoridades de defensa de la competencia en el Reino Unido que dieron lugar a una reversión de la provisión de 35 millones de euros; y
- Un crédito extraordinario de 7 millones de euros en el ejercicio relacionado con coberturas de arrendamientos de aeronaves obtenidas con la adquisición de Iberia.

El coste de reestructuración de Iberia de 202 millones de euros representa la provisión contable basada en las circunstancias corrientes. Es posible que puedan surgir costes de provisiones adicionales a partir de 2012 en función de los resultados del plan de transformación.

## **Resultado de las operaciones después de partidas excepcionales**

Las pérdidas de las operaciones después de partidas excepcionales de IAG ascendieron a 613 millones de euros comparados con un beneficio de la explotación de 407 millones de euros en el 2011. Los resultados consolidados del 2011, excluyendo los 21 días de enero para Iberia e incluyendo las partidas excepcionales, fue un beneficio de 444 millones de euros.

## **Partidas no operativas**

### **Ingresos y gastos financieros**

Los gastos financieros del ejercicio ascendieron a 264 millones de euros (2011: 220 millones de euros) y los ingresos financieros a 53 millones de euros (2011: 85 millones de euros), como consecuencia del aumento de los préstamos y la reducción de los saldos de tesorería durante el ejercicio.

### **Beneficio en la venta de inmovilizado material e inversiones**

En 2011, la adquisición por etapas de Iberia generó un beneficio de 83 millones de euros clasificado como partida excepcional no monetaria.

### **(Cargo)/abono neto de financiación correspondiente a pensiones**

El cargo neto de financiación del ejercicio refleja principalmente dos partidas no monetarias en virtud de los requisitos contables establecidos en la NIC 19 : la financiación neta de pensiones ha aumentado 115 millones de euros al caer los rendimientos de los activos afectos a los planes por debajo de los intereses devengados por los pasivos a valor actual de los planes; y la restricción del techo de activos de APS ha pasado de ser un crédito de 142 millones de euros en 2011 a ser un cargo de 179 millones de euros en 2012, al restringir las mayores pérdidas actuariales el importe del activo que puede ser reconocido, al contrario de lo sucedido en 2011.

### **Fondo de comercio negativo**

El valor razonable de la contraprestación de la adquisición de bmi fue 73 millones de euros inferior al valor razonable de los activos netos adquiridos.

### **(Pérdidas)/beneficios antes de impuestos de las actividades continuadas**

Las **pérdidas antes de impuestos de IAG** ascendieron a 997 millones de euros, frente a los beneficios de 503 millones de euros, en términos combinados y de 542 millones de euros, en términos consolidados obtenidos en 2011.

## **Impuestos**

El crédito fiscal del ejercicio fue de 112 millones de euros (2011: crédito fiscal de 52 millones de euros), y refleja las reducciones del tipo del Impuesto sobre Sociedades en el Reino Unido y ciertas pérdidas fiscales diferidas de Iberia no reconocidas.

### **(Pérdidas)/beneficios después de impuestos de las actividades continuadas**

Las **pérdidas después de impuestos de IAG** fueron de 885 millones de euros, frente a 555 millones de euros de beneficios obtenidos en 2011.

### **Pérdidas después de impuestos de las actividades discontinuadas**

En el marco de la adquisición de bmi, se adquirieron dos unidades de negocio (bmi regional y bmibaby) con el único fin de vender estas dos líneas de actividad auxiliares. bmi regional fue vendida a Sector Aviation Ltd en junio de 2012 por una contraprestación de 7 millones de euros, sin que se reconociera ningún beneficio o pérdida como consecuencia de la venta. El Grupo no fue capaz de encontrar comprador para bmibaby, por lo que puso fin a sus actividades en septiembre de 2012, retirándose las 14 aeronaves sujetas a arrendamiento operativo antes de su devolución a los arrendadores. Las pérdidas después de impuestos derivadas de estas actividades discontinuadas ascendieron a 38 millones de euros.

### **(Pérdidas)/beneficios después de impuestos del ejercicio**

Las **pérdidas después de impuestos de IAG** fueron de 923 millones de euros, frente a los beneficios de 555 millones de euros en 2011.

## **Beneficios por acción**

El resultado básico por acción del ejercicio fue una pérdida de 51,0 céntimos de euro por acción (beneficio de 31,1 céntimos de euro en 2011), y el resultado diluido por acción del ejercicio fue una pérdida de 51,0 céntimos de euro (beneficio de 29,7 céntimos de euro en 2011).

## **Balance de situación**

### **Inmovilizado material**

El aumento global refleja adquisiciones por valor de 1.118 millones de euros, que incluyen un Boeing 777-300, un Airbus A320 y un Embraer E190 así como pagos realizados por anticipado para la adquisición de flota que se incorporará desde 2013 en adelante, de más de 400 millones de euros. Estos aumentos se vieron compensados en gran parte por el cargo de amortización anual del ejercicio que ascendió a 1.028 millones de euros. Otros aumentos se debieron a activos adquiridos en el marco de la adquisición de bmi y a las fluctuaciones de los tipos de cambio.

### **Inmovilizado inmaterial**

La adquisición de bmi incluía 42 pares de *slots* (derechos de despegue y aterrizaje), cuyo valor razonable era de 499 millones de euros, que fueron incluidos como elementos del inmovilizado inmaterial de vida útil indefinida. Se han reconocido cargos por deterioro de 249 millones de euros en relación al fondo de comercio de Iberia, 79 millones de euros en relación a la marca de Iberia y 15 millones de euros en relación a otro inmovilizado inmaterial.

#### **Otros activos no corrientes**

La partida "Otros activos no corrientes" aumentó como consecuencia del aumento del valor de los activos financieros disponibles para la venta, los activos afectos a planes de retribución para empleados y los activos por impuestos diferidos.

#### **Efectivo y activos líquidos equivalentes**

El efectivo y los activos líquidos equivalentes al 31 de diciembre de 2012 ascendían a 2.909 millones de euros, lo que representa una disminución de 826 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2011. La reducción refleja, en gran medida, el empeoramiento de los resultados de las operaciones y el aumento de los gastos en bienes de capital, con importantes pagos previos a la entrega de aeronaves. Hemos mejorado nuestra contingencia de liquidez a través de una línea de crédito garantizada renovable de 805 millones de dólares para British Airways.

El saldo de efectivo y activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre de 2012 se componía de 1.964 millones de euros de British Airways, 808 millones de euros de Iberia, 20 millones de euros de IAG y 117 millones de euros de Veloz, que se mantienen para la adquisición prevista del 54,15% de participación en Vueling.

#### **Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar**

El aumento de los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar se debe principalmente a la adquisición de bmi y al crecimiento del negocio

#### **Deuda neta**

La deuda neta del Grupo aumentó en 741 millones de euros durante el ejercicio, situándose en 1.889 millones de euros, debido a la reducción de la tesorería. El apalancamiento financiero ajustado ha aumentado, hasta un 51%, con respecto al 44% del ejercicio anterior.

#### **Flujos de efectivo**

##### **Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación**

Disminuyó principalmente como consecuencia de la reducción de los beneficios de las operaciones, que cayeron de 444 millones de euros de beneficios en 2011 a 613 millones de euros de pérdidas en 2012, aunque gran parte de esta pérdida se relaciona con provisiones y cargos por deterioro sin efecto monetario que no han reducido por tanto el efectivo en el ejercicio.

##### **Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión**

El cambio producido de entradas de efectivo procedentes de las actividades de inversión en 2011 a salidas de efectivo en 2012, se debe principalmente al aumento del gasto en elementos de inmovilizado material relacionado con pagos realizados por anticipado para nuevas aeronaves (Boeing 777-300s, Boeing 787s, Airbus A320s y Airbus A380s) en exceso de 400 millones de euros y a la adquisición de 3 nuevas aeronaves en el ejercicio. Los pagos realizados por anticipado se recuperarán en periodos futuros cuando las aeronaves a las que corresponden se incorporen a la flota y se obtenga la financiación correspondiente tanto como arrendamiento operativo o financiero, por ejemplo, cuando el Airbus A330 se incorpore a la flota de Iberia en febrero de 2013. Estos incrementos no fueron compensados en ejercicio actual con efectivo obtenido en la adquisición de negocios o con movimientos en depósitos remunerados a corto plazo como ocurrió en 2011.

##### **Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación**

Las salidas de efectivo por actividades de financiación se redujeron principalmente como consecuencia del aumento de préstamos de financiación de aeronaves. En octubre de 2012, IAG completó una línea de crédito renovable a tres años de 805 millones de dólares suscrita con un sindicato de bancos, que se ha garantizado con aeronaves y motores libres de cargas.

#### **Marco estratégico**

Nuestra misión es ser el Grupo de líneas aéreas líder internacional. Esto significa que:

- Conseguiremos la confianza del cliente gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- Aportaremos una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el Grupo;
- Atraeremos y desarrollaremos a los mejores profesionales del sector;
- Constituiremos una plataforma de aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, que participen en la consolidación;
- Conservaremos la identidad cultural y las marcas de las aerolíneas individuales.

Al cumplir nuestra misión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector, a establecer nuevos estándares de excelencia y a proporcionar sostenibilidad, seguridad y crecimiento.

Los seis objetivos estratégicos clave de IAG son:

- Liderazgo en los principales *hubs* de IAG
- Liderazgo a ambos lados del Atlántico
- Una posición de mayor solidez en los principales mercados de Europa a Asia
- Incremento de la cuota de mercado en las rutas de Europa a África
- Mayor rentabilidad en la red dentro de Europa
- Un posicionamiento competitivo en costes en todos nuestros negocios

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El entorno altamente regulado y competitivo en el aspecto comercial, unido a la complejidad operativa, nos expone a una serie de riesgos significativos. 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 de regulación gubernamental, la fiscalidad, el terrorismo, las condiciones climatológicas adversas, las pandemias y la disponibilidad de financiación en los mercados financieros.

Los Consejeros del Grupo consideran que los riesgos e incertidumbres descritos a continuación son los que más pueden afectar al valor a largo plazo de IAG. La lista no pretende ser exhaustiva.

El Grupo realiza revisiones detalladas de la gestión del riesgo para garantizar que los riesgos se mitiguen en la medida posible.

### **Estratégicos**

#### *Intervención estatal*

La regulación de la industria aeronáutica cubre muchas de nuestras actividades, incluidos derechos de vuelo de las rutas, acceso a slots (derechos de despegue y aterrizaje) de aeropuertos, seguridad y controles medioambientales. Nuestra capacidad de cumplir la normativa e influir en ella es clave para mantener nuestro rendimiento operativo y financiero.

En 2012 hemos sido testigos de una duplicación de las tasas aeroportuarias de Madrid y Barcelona, así como de otro incremento del Impuesto Especial para Pasajeros Aéreos (APD) en el Reino Unido. No obstante, hay cierta estabilidad en 2013 ya que el APD británico aumentará conforme al Índice de Precios al Consumo. En 2012 se introdujo el Régimen Comunitario de Negociación de Derechos de Emisiones (EU ETS) para los vuelos intracomunitarios con el fin de ampliarlo a los vuelos extracomunitarios en 2014. Las nuevas ampliaciones o la extensión de este régimen a los vuelos extracomunitarios podría tener un efecto negativo en la demanda de viajes en avión o reducir el margen de beneficios por billete. Esos impuestos también pueden beneficiar a nuestros competidores, al reducir el coste relativo de operar desde sus *hubs*.

### **Comerciales y operativos**

#### *Condiciones económicas*

El Grupo tiene una elevada exposición a la periferia de la zona euro a través de la base española de Iberia y, en menor medida, por la red de rutas de British Airways. El riesgo de ruptura en la zona euro se ha reducido en el último semestre gracias a la mayor determinación del Banco Central Europeo y del Consejo Europeo por apoyar a los países más débiles de la zona euro y a sus entidades bancarias. El riesgo más probable es el de empeoramiento o deterioro de las condiciones de mercado dentro de la zona euro. En este sentido, Iberia proporciona un 27% de la facturación externa del Grupo, de la que cerca del 50% procede de España. Es probable que 2013 sea un segundo año de contracción para la economía española, donde no se espera la recuperación hasta 2014. British Airways sólo obtiene aproximadamente un 6% de sus ingresos de rutas a Italia, España, Portugal, Chipre y Grecia, mercados que previsiblemente experimentarán una contracción en 2013.

El Consejo y el Comité de Dirección examinan regularmente el riesgo de ruptura de la zona euro y las iniciativas adoptadas para gestionar su impacto en el Grupo, en la medida de lo posible. Durante el ejercicio, entre estas iniciativas se incluyeron la creación de un grupo de gestión de crisis de la zona euro, que se reúne mensualmente para analizar el avance de los proyectos; la planificación de escenarios basados en anteriores alteraciones de la actividad; asegurándose de que las políticas de cobertura y del riesgo financiero de contraparte continúan siendo adecuadas para los fines perseguidos; y la finalización de un proyecto de hoja de ruta en caso de que España abandone el euro, que examine los problemas comerciales, administrativos, de personal y de sistemas que se deberían abordar. El riesgo de ruptura de la zona euro se redujo durante el segundo semestre del ejercicio 2012, aunque seguiremos vigilando de cerca la situación.

#### *Transformación de Iberia*

El Plan de Transformación exige cambios estructurales de carácter permanente en el negocio de Iberia para que pueda recuperar la rentabilidad y el crecimiento. El plan se está ejecutando con los recursos financieros de la propia Iberia. Iberia no logró alcanzar un acuerdo con los sindicatos antes del plazo del 31 de enero de 2013, por lo que ha procedido con la implementación de una reducción del 15% de la capacidad, reducciones salariales y mejoras de la productividad acogidos a lo establecido en la legislación laboral española. Los riesgos de ejecución son altos e incluyen la implementación tardía, conflictos laborales generalizados, interrupciones de servicio, interferencias políticas, riesgos legales en relación con la implementación provisional de las nuevas reformas laborales y la falta de enfoque de los empleados. La gestión del plan corre a cargo del Consejero Delegado de Iberia, que rinde cuentas regularmente al Consejo y al Comité de Dirección de IAG.

La liquidez de Iberia a diciembre de 2012 era óptima con 808 millones de euros de tesorería y una línea de crédito de uso general, garantizada con la participación en Amadeus. Además, todas las entregas de aeronaves de 2013 han sido financiadas y darán lugar a entradas de tesorería en 2013 gracias a que anticipos realizados en 2011 y 2012 han sido financiados. Aún así, las necesidades de liquidez deben ser objeto de una cuidadosa gestión para asegurarse de que van dirigidas a la consecución de los cambios estructurales permanentes necesarios para que el negocio tenga una tesorería positiva, garantizando así su futuro y su crecimiento. Existe un riesgo de que la Dirección de Iberia y los sindicatos no logren los cambios necesarios en este momento y de que, como consecuencia del prolongado consumo de tesorería, no puedan financiar los cambios necesarios en los ejercicios futuros.

**INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.**

Estados Financieros resumidos consolidados del ejercicio  
1 de enero de 2012 – 31 de diciembre de 2012

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Ejercicio finalizado el 31 de diciembre**

Millones de euros

	Antes de partidas excepcionales 2012	Partidas Excepcionales	Total 2012	Antes de partidas excepcionales 2011	Partidas Excepcionales	Total 2011
Ingresos de pasaje	15.372		15.372	13.496		13.496
Ingresos de carga	1.217		1.217	1.176		1.176
Otros ingresos	1.528		1.528	1.431		1.431
<b>Total ingresos</b>	<b>18.117</b>		<b>18.117</b>	<b>16.103</b>		<b>16.103</b>
Gastos de personal	4.341	238	4.579	3.799		3.799
Gastos de combustible	6.101		6.101	4.999	89	5.088
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.805		1.805	1.522		1.522
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.278		1.278	1.175		1.175
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.285		1.285	1.074		1.074
Propiedad, TI y otros gastos	997	9	1.006	903		903
Gastos comerciales	830	7	837	740		740
Depreciación, amortización y deterioro	1.071	343	1.414	969		969
Gastos de arrendamiento operativo de flota	432	(7)	425	386	(11)	375
Diferencias de tipo de cambio	-		-	14		14
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>18.140</b>	<b>590</b>	<b>18.730</b>	<b>15.581</b>	<b>78</b>	<b>15.659</b>
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(23)</b>	<b>(590)</b>	<b>(613)</b>	<b>522</b>	<b>(78)</b>	<b>444</b>
Gastos financieros	(264)		(264)	(220)		(220)
Ingresos financieros	53		53	85		85
Créditos/(cargos) por conversión de préstamos en moneda extranjera	9		9	(8)		(8)
Pérdidas de derivados no clasificados como de cobertura	(12)		(12)	(12)		(12)
Cargo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	(1)		(1)	(19)		(19)
Participación en resultados después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	17		17	7		7
Beneficio/(pérdida) resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	7		7	(2)	83	81
(Cargo)/abono neto correspondiente a pensiones	(266)		(266)	184		184
Fondo de comercio negativo	-	73	73	-		-
<b>(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(480)</b>	<b>(517)</b>	<b>(997)</b>	<b>537</b>	<b>5</b>	<b>542</b>
Impuestos	68	44	112	17	23	40
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas</b>	<b>(412)</b>	<b>(473)</b>	<b>(885)</b>	<b>554</b>	<b>28</b>	<b>582</b>
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(38)	(38)	-	-	-
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(412)</b>	<b>(511)</b>	<b>(923)</b>	<b>554</b>	<b>28</b>	<b>582</b>
Atribuible a:						
Accionistas de la matriz	(432)		(943)	534		562
Intereses minoritarios	20		20	20		20
	<b>(412)</b>		<b>(923)</b>	<b>554</b>		<b>582</b>
<b>(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>						
De operaciones continuadas			(49,0)			31,1
De operaciones discontinuadas			(2,0)			-
De la (pérdida)/beneficio del ejercicio			(51,0)			31,1
<b>(Pérdida)/beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>						
De operaciones continuadas			(49,0)			29,7
De operaciones discontinuadas			(2,0)			-
De la (pérdida)/beneficio del ejercicio			(51,0)			29,7

**ESTADO DEL RESULTO GLOBAL CONSOLIDADO**

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2012	2011
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(923)</b>	582
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	<b>36</b>	(106)
Reclasificados y registrados en beneficio neto	<b>19</b>	54
Variaciones en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	<b>156</b>	(66)
Beneficios por diferencias de cambio	<b>77</b>	48
<b>Resultado total reconocido del periodo</b>	<b>(635)</b>	512
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	<b>(655)</b>	492
Intereses minoritarios	<b>20</b>	20
	<b>(635)</b>	512
Resultado total reconocido atribuible a accionistas proveniente de:		
Operaciones continuadas	<b>(617)</b>	492
Operaciones discontinuadas	<b>(38)</b>	-

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

**BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO**

Millones de euros	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	9.926	9.584
Inmovilizado inmaterial y fondo de comercio	1.965	1.724
Inversiones en empresas asociadas	180	165
Activos financieros disponibles para la venta	684	466
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.467	1.317
Instrumentos financieros derivados	26	37
Activos por impuesto diferido	450	497
Otros activos no corrientes	113	71
	<b>14.811</b>	<b>13.861</b>
<b>Activo corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	3	18
Existencias	414	400
Deudores comerciales	1.149	1.175
Otros activos corrientes	481	445
Instrumentos financieros derivados	70	119
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.547	1.758
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.362	1.977
	<b>5.026</b>	<b>5.892</b>
<b>Total activo</b>	<b>19.837</b>	<b>19.753</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	928	928
Prima de emisión	5.280	5.280
Acciones propias	(17)	(17)
Otras reservas	(1.436)	(805)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>4.755</b>	<b>5.386</b>
Intereses minoritarios	300	300
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>5.055</b>	<b>5.686</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.128	4.304
Obligaciones de retribuciones a empleados	293	277
Pasivo por impuesto diferido	1.202	1.274
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos	1.250	1.244
Instrumentos financieros derivados	95	55
Otros pasivos a largo plazo	250	384
	<b>7.218</b>	<b>7.538</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	670	579
Acreedores y otras cuentas por pagar	6.013	5.377
Instrumentos financieros derivados	66	64
Impuesto corriente por pagar	12	157
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos	803	352
	<b>7.564</b>	<b>6.529</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>14.782</b>	<b>14.067</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>19.837</b>	<b>19.753</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADOS

Millones de euros	31 de diciembre 2012	31 de diciembre, 2011
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>		
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(613)	444
Depreciación, amortización y deterioro	1.414	969
Variación del capital circulante y otros movimientos distintos de efectivo	312	130
Resolución de la investigación de competencia desleal	(70)	(168)
Aportaciones en efectivo al plan de pensiones (neto de costes de servicio)	(381)	(414)
Intereses pagados	(187)	(186)
Impuestos	(4)	(5)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones continuadas</b>	<b>471</b>	<b>770</b>
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones discontinuadas	(132)	-
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>339</b>	<b>770</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(1.239)	(1.071)
Venta de inmovilizado material	46	65
Efectivo neto adquirido en combinación de negocios	(1)	689
Intereses percibidos	43	78
Disminución de otros depósitos remunerados a corto plazo	246	843
Adquisición de acciones propias	-	(18)
Dividendos percibidos	14	10
Otros movimientos de inversión	3	5
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(888)</b>	<b>601</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Préstamos a largo plazo	534	304
Amortización de préstamos	(338)	(312)
Amortización de arrendamientos financieros	(331)	(341)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros	(21)	(20)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>	<b>(156)</b>	<b>(369)</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(705)	1.002
Diferencias netas por cambio de divisa	90	58
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	1.977	917
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>1.362</b>	<b>1.977</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>1.547</b>	<b>1.758</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>2.909</b>	<b>3.735</b>

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Inversión en acciones propias	Otras reservas <sup>(1)</sup>	Total fondos propios	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
Al 1 de enero de 2012	928	5.280	(17)	(805)	<b>5.386</b>	300	<b>5.686</b>
Total del resultado global del ejercicio, neto de impuestos	-	-	-	(655)	<b>(655)</b>	20	<b>(635)</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	24	<b>24</b>	-	<b>24</b>
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	<b>(20)</b>
<b>Al 31 de diciembre, 2012</b>	<b>928</b>	<b>5.280</b>	<b>(17)</b>	<b>(1.436)</b>	<b>4.755</b>	<b>300</b>	<b>5.055</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye ganancias retenidas por importe de 743 millones de euros.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Inversión en acciones propias	Otras reservas <sup>(1)</sup>	Total fondos propios	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
Al 1 de enero de 2011 <sup>(2)</sup>	-	-	(4)	2.529	2.525	300	2.825
Total del resultado global del ejercicio, neto de impuestos	-	-	-	492	492	20	512
Acciones emitidas durante el ejercicio	928	5.280	(14)	(3.839)	2.355	-	2.355
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	18	18	-	18
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	1	(5)	(4)	-	(4)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	(20)
<b>Al 31 de diciembre, 2011</b>	<b>928</b>	<b>5.280</b>	<b>(17)</b>	<b>(805)</b>	<b>5.386</b>	<b>300</b>	<b>5.686</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye ganancias retenidas por importe de 1.662 millones de euros.

<sup>(2)</sup>El capital emitido y la prima de emisión a 1 de enero de 2011 se han ajustado retrospectivamente como consecuencia de la fusión para reflejar el capital social y la prima de emisión de la Compañía. Los demás saldos de reservas están relacionados con British Airways y la Compañía. El capital emitido a 1 de enero de 2011 era de 15.000 euros

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo, "British Airways" e Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión de las dos compañías por la que se creaba un nuevo grupo de líneas aéreas líder en Europa. Como consecuencia de la fusión, se creó International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo"), que aglutina los intereses de ambos grupos de líneas aéreas. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010.

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).

Los estados financieros consolidados resumidos del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 se han formulado conforme a la NIC 34 para su publicación por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2013. Los estados financieros consolidados resumidos que se adjuntan no son las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad, y han sido extraídos de los estados financieros auditados a 31 de diciembre de 2012. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por tanto ha continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar las cuentas anuales.

Para la elaboración de los presentes estados financieros consolidados resumidos se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en los Estados Financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 se han depositado en el Registro Mercantil de Inglaterra y Gales y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") adoptadas por la Unión Europea y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF) de la International Accounting Standards Board (IASB).

En fecha 18 de mayo de 2012 se constituyó IAG Cargo Ltd (en lo sucesivo, "IAG Cargo"). IAG Cargo tiene como principal actividad las ventas comerciales, los servicios de gestión y de asistencia en la prestación de transporte de carga aérea en las redes de British Airways e Iberia.

En fecha 12 de septiembre de 2012 se constituyó Veloz Holdco, S.L. (en lo sucesivo, "Veloz") (previamente denominada Global Aimara, S.L.), que adoptó la denominación de Veloz Holdco, S.L. en fecha 7 de noviembre de 2012. La principal actividad de Veloz es la adquisición y tenencia de acciones y otras participaciones en el capital de otras sociedades, así como la administración y enajenación de tales participaciones.

En fecha 10 de diciembre de 2012, Veloz Holdco, S.L. solicitó la correspondiente autorización para la oferta pública de adquisición de 16.193.297 acciones de Vueling Airlines, S.A. (en lo sucesivo, "Vueling"), representativas del 54,15% de su capital social y de un idéntico porcentaje de derechos de voto. IAG posee indirectamente 13.711.221 acciones representativas del 45,85% restante de Vueling.

### 2. POLÍTICAS CONTABLES

Las políticas contables y los métodos de cálculo adoptados son coherentes con los empleados en las cuentas anuales correspondientes al periodo cerrado a 31 de diciembre de 2012, tal y como se describe en los estados financieros de British Airways, excepto en lo que se menciona a continuación.

No hay nuevas normas que entren en vigor por primera vez para el ejercicio financiero que empieza el 1 de enero de 2012 o con posterioridad que pudieran tener un efecto relevante en el Grupo.

El Grupo ha adoptado las siguientes normas, interpretaciones y revisiones desde el 1 de enero de 2012:

NIIF 7 (revisada) 'Instrumentos financieros: Información a revelar'. Los cambios incluyen varias aclaraciones relacionadas con la divulgación de instrumentos financieros. La norma requiere un cambio en la presentación de las notas a los estados financieros del Grupo, pero no afecta a los beneficios declarados.

Otras modificaciones derivadas de mejoras a las normas no afectan de ningún modo a las políticas contables, la situación financiera o los resultados del Grupo. El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna norma, interpretación o revisión que se haya emitido pero que aún no esté vigente.

### 3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS

El 19 de abril de 2012 el Grupo, a través de British Airways, compró a LHBD Holdings Limited (en adelante, "Lufthansa") el cien por cien de todo el capital social emitido de British Midland Limited (en lo sucesivo, "bmi"). bmi se componía de tres unidades de negocio distintas: bmi mainline, bmi regional y bmibaby. La adquisición de bmi mainline le da la posibilidad a British Airways de gestionar de forma más eficaz su mayor cartera de slots (derechos de despegue y aterrizaje) en Londres Heathrow, lanzar nuevas rutas y aumentar la frecuencia de los destinos más importantes ya existentes.

bmi regional y bmibaby formaban parte asimismo de la adquisición. Estos negocios no forman parte de los planes a largo plazo del Grupo, por lo que aparecen como una operación discontinuada en la Cuenta de resultados. La actividad, determinados activos y determinados pasivos de bmi regional fueron vendidos a Sector Aviation Holdings Ltd el 1 de junio de 2012; como tal, los activos y pasivos de este negocio sólo se adquirieron con el fin de venderlos posteriormente. El Grupo no fue capaz de encontrar un comprador viable para bmibaby, por lo que puso fin a sus actividades en septiembre de 2012.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS (Continuación)

Los activos y pasivos resultantes de la adquisición fueron los siguientes:

Millones de euros	Valor razonable
Inmovilizado material	133
Inmovilizado inmaterial <sup>(1)</sup>	
Derechos de aterrizaje	499
Otros activos no corrientes	37
Efectivo y activos líquidos equivalentes	75
Deudores comerciales <sup>(2)</sup>	55
Otros activos corrientes	125
Componente corriente de la deuda a largo plazo	(7)
Acreedores y otras cuentas por pagar	(485)
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos corrientes	(100)
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos no corrientes	(132)
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	(26)
Activos/(pasivos) netos identificables adquiridos	174
Contraprestación en efectivo <sup>(3)</sup>	101
Fondo de comercio negativo	(73)

<sup>1</sup>Los derechos de aterrizaje han sido valorados como activos de vida útil indefinida y serán sometidos anualmente a la prueba de deterioro de valor.

<sup>2</sup>El importe bruto contractual de deudores comerciales es de 59 millones de euros, de los que se espera cobrar un 94%.

<sup>3</sup>No existe contraprestación diferida o contingente.

La contraprestación en efectivo de 101 millones de euros (83 millones de libras esterlinas) fue pagada íntegramente, incluidos los 18 millones de euros (15 millones de libras esterlinas) pagados en 2011.

El fondo de comercio negativo derivado de la adquisición de bmi se ha registrado en la Cuenta de resultados y no constituye un beneficio a efectos fiscales.

Los costes de transacción relacionados con la adquisición de bmi, que ascendieron a un total de 7 millones de euros, se reconocieron bajo el epígrafe "Partidas excepcionales" en la Cuenta de resultados del ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2012 dentro de los gastos de Propiedad, TI y otros gastos. En 2011 se reconocieron 4 millones de euros de costes de transacción.

La aportación a los resultados consolidados del Grupo de bmi en el capítulo de operaciones continuadas fue de ingresos por importe de 365 millones de euros, pérdidas de las operaciones antes de partidas excepcionales por importe de 98 millones de euros y pérdidas de las operaciones después de partidas excepcionales por importe de 185 millones de euros. Si bmi se hubiera consolidado el 1 de enero de 2012, el Grupo habría registrado un total de 18.276 millones de euros de ingresos y 681 millones de euros de pérdidas de las operaciones.

### 4. OPERACIONES DISCONTINUADAS

Con arreglo a los términos del acuerdo de compra de bmi mainline, British Airways adquirió bmibaby y bmi regional como parte de la operación de compra del 19 de abril de 2012. Dado que bmibaby y bmi regional no formaban parte de los planes a largo plazo del Grupo, no se han integrado en este y se exploraron diversas realizar opciones de venta de dichos negocios. bmi regional fue vendida así a Sector Aviation Holdings Ltd el 1 de junio de 2012. bmibaby dejó de operar en septiembre de 2012, una vez retiradas todas las aeronaves antes de devolvérselas a los arrendadores.

Desde la fecha de adquisición, las pérdidas después de impuestos procedentes de las operaciones discontinuadas ascienden a 38 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012. Se obtuvieron 90 millones de ingresos con un total de gastos de operaciones de 128 millones de euros, que son íntegramente atribuibles a los accionistas de la sociedad dominante. No se registraron ingresos financieros, gastos financieros ni impuestos en relación con las operaciones discontinuadas.

No había operaciones discontinuadas en el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2011.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 5. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Millones de euros	El ejercicio finalizado el	
	2012	2011
Beneficios de la cobertura de flujos de efectivo antes de la adquisición <sup>(1)</sup>	(7)	78
Liquidación de la investigación sobre competencia <sup>(2)</sup>	(35)	-
Gastos de combinación de negocios <sup>(3)</sup>	87	-
Gastos de reestructuración <sup>(4)</sup>	202	-
Deterioro del inmovilizado inmaterial y fondo de comercio <sup>(5)</sup>	343	-
Reconocidos como gastos de la explotación	590	78
Pérdidas de operaciones discontinuadas <sup>(6)</sup>	(38)	-
Fondo de comercio negativo <sup>(7)</sup>	73	-
Adquisición por fases <sup>(8)</sup>	-	(83)
<b>Total cargo/(abono) excepcional antes de impuestos</b>	<b>625</b>	<b>(5)</b>

#### <sup>(1)</sup> *Derivados e instrumentos financieros*

El 21 de enero de 2011, Iberia tenía una cartera de coberturas de flujos de caja con un beneficio neto a valor de mercado de 78 millones de euros registrado en "Otras reservas" en el balance de situación. Al liquidarse estas posiciones de cobertura de flujos de caja, Iberia reclasifica el beneficio de otras reservas en la Cuenta de resultados.

El Grupo no reconoce los beneficios netos de la cobertura de flujos de caja previa a la adquisición en "Otras reservas" del balance consolidado, dando lugar a costes de combustible y arrendamiento operativo de flota sin descontar los beneficios de la cobertura de flujos de efectivo contratados con anterioridad a la adquisición. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, esto ha producido una disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota declarados de 7 millones de euros y un cargo fiscal relacionado de 2 millones de euros (2011: aumento del gasto de combustible de 89 millones de euros y disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota declarados de 11 millones de euros y un crédito fiscal relacionado de 23 millones de euros).

#### <sup>(2)</sup> *Provisiones*

En abril 2012, British Airways liquidó una sanción con el regulador británico de la competencia (the Office of Fair Trading) en relación con la investigación de la aplicación de recargos a los pasajeros relativos a los precios del combustible que data del periodo 2004 - 2006. La sanción pactada fue de 70 millones de euros (58,5 millones de libras), lo cual ha derivado en la reversión de 35 millones de euros en la provisión dotada a tales efectos. La reversión de esta provisión se consideró excepcional por su tamaño y su incidencia y por coherencia con el reconocimiento del cargo original.

#### <sup>(3)</sup> *Gastos de combinación de negocios*

Se ha reconocido un gasto de reestructuración por valor de 25 millones de euros en relación con bmi mainline en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, y unos gastos de transacción e integración de 62 millones de euros. También se ha registrado el correspondiente crédito fiscal por valor de 18 millones de euros.

#### <sup>(4)</sup> *Gastos por reestructuración*

Se ha reconocido un cargo por reestructuración de 202 millones de euros en relación al plan de transformación de Iberia.

#### <sup>(5)</sup> *Deterioro del inmovilizado inmaterial y fondo de comercio*

Se ha reconocido un cargo de 343 millones de euros por el deterioro de la unidad generadora de efectivo de Iberia. El fondo de comercio derivado de la adquisición de Iberia se depreció por su importe contable íntegro de 249 millones de euros, la marca Iberia fue parcialmente depreciada en 79 millones de euros y otro inmovilizado inmaterial se depreció en 15 millones de euros. Los impuestos diferidos asociados con los activos depreciados han sido revisados dando lugar a un crédito fiscal de 28 millones de euros.

#### <sup>(6)</sup> *Operaciones discontinuadas*

Desde la fecha de adquisición, las pérdidas después de impuestos procedentes de las operaciones discontinuadas de bmibaby y bmi regional ascienden a 38 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012.

#### <sup>(7)</sup> *Fondo de comercio negativo*

El fondo de comercio negativo derivado de la adquisición de bmi, que asciende a 73 millones de euros, ha sido abonado en los gastos no operativos en la Cuenta de resultados (nota 3).

#### <sup>(8)</sup> *Adquisición por etapas*

Como consecuencia de la inversión inicial de British Airways en Iberia, la combinación de negocios en 2011 del Grupo se realizó en varias fases. Por lo tanto, el Grupo volvió a evaluar su inversión en Iberia al valor razonable en la fecha de adquisición, lo que dio lugar a una plusvalía no monetaria de 83 millones de euros.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 6. ESTACIONALIDAD

El negocio del Grupo es muy estacional, con un fuerte aumento de la demanda en los meses de verano. Por consiguiente, los mayores ingresos y beneficios de las operaciones se esperan habitualmente en los últimos seis meses del ejercicio financiero, más que en los seis primeros.

### 7. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

#### a. Segmentos de negocio

British Airways e Iberia se gestionan como sociedades operativas separadas. Las operaciones de cada sociedad se gestionan como una única unidad de negocio. 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. Las decisiones de asignación de recursos por parte del Comité de Dirección de IAG se basan en la rentabilidad de la red, en función principalmente de los mercados 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. Por lo tanto, basándose en el tratamiento dado por el Grupo respecto a las operaciones y en la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos, el Grupo cuenta con dos (2011: dos) segmentos operativos declarables a efectos de presentación de los informes financieros, que se presentan como British Airways e Iberia.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012:

Millones de euros	2012			Total
	British Airways	Iberia	No asignados	
<b>Ingresos</b>				
Ingresos externos	13.312	4.805	-	18.117
Ingresos entre segmentos	26	36	50	112
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>13.338</b>	<b>4.841</b>	<b>50</b>	<b>18.229</b>
<b>Depreciación, amortización y deterioro</b>	<b>(886)</b>	<b>(169)</b>	<b>(16)</b>	<b>(1.071)</b>
<b>Deterioro del fondo de comercio e inmovilizado inmaterial</b>				
Fondo de comercio	-	(249)	-	(249)
Inmovilizado inmaterial	-	(94)	-	(94)
<b>Pérdidas por deterioro del fondo de comercio e inmovilizado inmaterial</b>	<b>-</b>	<b>(343)</b>	<b>-</b>	<b>(343)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones<sup>(1)</sup></b>	<b>295</b>	<b>(896)</b>	<b>(12)</b>	<b>(613)</b>
Gastos no operativos netos				(384)
<b>Pérdida antes de impuestos de operaciones continuadas</b>				<b>(997)</b>

<sup>(1)</sup> El segmento "British Airways" incluye unos gastos excepcionales de 52 millones de euros correspondiente a provisiones y gastos de combinación de negocios, el segmento "Iberia" incluye un cargo excepcional de 202 millones de euros debido a costes de reestructuración y un cargo de 343 millones de euros por deterioro del inmovilizado inmaterial y fondo de comercio, y el segmento "No asignados" incluye un crédito excepcional de 7 millones de euros correspondientes a derivados e instrumentos financieros (nota 5).

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011:

Millones de euros	2011			Total
	British Airways	Iberia	No asignados	
<b>Ingresos</b>				
Ingresos externos	11.483	4.620	-	16.103
Ingresos entre segmentos	9	16	36	61
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>11.492</b>	<b>4.636</b>	<b>36</b>	<b>16.164</b>
<b>Depreciación, amortización y deterioro</b>	<b>(786)</b>	<b>(169)</b>	<b>(14)</b>	<b>(969)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones<sup>(2)</sup></b>	<b>592</b>	<b>(61)</b>	<b>(87)</b>	<b>444</b>
Ingresos no operativos netos				98
<b>Beneficio antes de impuestos</b>				<b>542</b>

<sup>(2)</sup> El segmento "No asignados" incluye un cargo excepcional de 78 millones de euros (nota 5) relacionado con derivados e instrumentos financieros.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 7. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS (Continuación)

#### b. Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2012	2011
Reino Unido	6.029	5.124
España	2.548	2.168
EE.UU.	2.647	2.247
Resto del mundo	6.893	6.564
	<b>18.117</b>	<b>16.103</b>

Activos por área

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado
		inmaterial y fondo de comercio
<b>Al 31 de diciembre de 2012</b>		
Reino Unido	8.460	968
España	1.394	960
EE.UU.	61	5
No asignados	11	32
<b>Total</b>	<b>9.926</b>	<b>1.965</b>
Al 31 de diciembre de 2011		
Reino Unido	8.090	377
España	1.407	1.310
EE.UU.	77	4
No asignados	10	33
<b>Total</b>	<b>9.584</b>	<b>1.724</b>

### 8. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de

Millones de euros	2012	2011
<b>Gastos financieros</b>		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros	(226)	(198)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(37)	(41)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados para la adquisición de inmovilizado	4	2
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	1	1
(Cargos)/abonos de divisa sobre activos financieros fijos	(6)	16
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(264)</b>	<b>(220)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	53	85
<b>(Cargo)/abono por financiación neta correspondiente a pensiones</b>		
(Gastos)/ingresos financieros netos correspondientes a pensiones	(43)	72
Amortización de pérdidas actuariales superiores al corredor	(44)	(30)
Efecto del techo de activos del APS	(179)	142
<b>(Cargo)/abono por financiación neta correspondiente a pensiones</b>	<b>(266)</b>	<b>184</b>

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 9. IMPUESTOS

El crédito fiscal para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 fue de 112 millones de euros (2011: 40 millones de euros).

Las filiales de IAG se encuentran en el Reino Unido y en España. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, se promulgaron, con carácter sustantivo, nuevas leyes en el Reino Unido por las cuales el principal tipo impositivo aplicado en el impuesto sobre sociedades se reduce del 26% al 24% a partir del 1 de abril de 2012, y que reducen el tipo en un 1% anual más, situándolo en un 23%, a partir del 1 de abril de 2013. La reducción del tipo aplicado en el impuesto de sociedades reduce el pasivo por impuesto diferido registrado al 31 de diciembre de 2012 en 90 millones de euros. Las futuras reducciones previstas sobre el principal tipo impositivo de un 2%, hasta situarse en un 21% a partir de abril de 2014 serán aplicadas a los Estados financieros del Grupo cuando sean adoptadas con carácter sustantivo.

Durante el ejercicio, no se han reconocido activos diferidos por valor de 204 millones de euros relacionados con pérdidas del periodo.

Excluido el ajuste no recurrente derivado de la reducción del tipo aplicado al impuesto de sociedades, el cargo no sujeto relacionado con el deterioro del fondo de comercio y el activo diferido no reconocido, el tipo efectivo del impuesto para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 fue del 30%.

### 10. BENEFICIOS POR ACCIÓN

Los beneficios básicos por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 se calculan utilizando una media ponderada de 1.848.452.648 acciones ordinarias, ajustándola por acciones mantenidas a efectos de los Planes sobre Acciones para Empleados. Los beneficios diluidos por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 se calculan utilizando una media ponderada de 2.067.750.454 acciones ordinarias.

El número de acciones emitidas a 31 de diciembre de 2012 era de 1.855.369.557 acciones ordinarias de 50 céntimos de euro cada una (2011: 1.855.369.557 acciones ordinarias de 50 céntimos de euro cada una).

### 11. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración declara que no se pagará ningún dividendo con cargo al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 (2011: cero euros).

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 12. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial y fondo de comercio <sup>1</sup>
Valor neto contable a 1 de enero de 2012	9.584	1.724
Altas	1.118	119
Alta mediante combinación de negocios	133	499
Bajas	(94)	(4)
Reclasificaciones	(3)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(1.028)	(386)
Movimientos por cambio de divisas	216	13
<b>Valor neto contable al 31 de diciembre de 2012</b>	<b>9.926</b>	<b>1.965</b>
Valor neto contable al 1 de enero de 2011	8.080	336
Altas	952	97
Alta mediante combinación de negocios	1.385	1.326
Bajas	(37)	-
Reclasificaciones	(14)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(926)	(43)
Movimientos por cambio de divisas	144	8
<b>Valor neto contable al 31 de diciembre de 2011</b>	<b>9.584</b>	<b>1.724</b>

<sup>1</sup> Se compone el fondo de comercio y los activos con duración indefinida de 1.748 millones de euros, además de los activos intangibles con vida definida de 217 millones de euros.

Las compras de inmovilizado autorizadas y contratadas pero no registradas en los estados financieros ascienden a 4.910 millones de euros en relación con los compromisos del Grupo (2011: 5.359 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares y están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

### 13. REVISIÓN DEL DETERIORO

#### a. Prueba de deterioro

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

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	Total
<b>2012</b>					
<b>Iberia</b>					
A 1 de enero de 2012	249	306	253	423	1.231
Pérdidas por deterioro reconocidas en el ejercicio	(249)	(79)	-	-	(328)
<b>A 31 de diciembre de 2012</b>	<b>-</b>	<b>227</b>	<b>253</b>	<b>423</b>	<b>903</b>
<b>British Airways</b>					
A 1 de enero de 2012	48	-	-	280	328
Altas	-	-	-	8	8
Adquirido mediante combinación de negocios	-	-	-	499	499
Movimientos por cambio de divisas	1	-	-	9	10
<b>A 31 de diciembre de 2012</b>	<b>49</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>796</b>	<b>845</b>
<b>A 31 de diciembre de 2012</b>	<b>49</b>	<b>227</b>	<b>253</b>	<b>1.219</b>	<b>1.748</b>

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 13. REVISIÓN DEL DETERIORO (Continuación)

#### a. Prueba de deterioro (continuación)

2011	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	Total
<b>Iberia</b>					
A 1 de enero de 2011	-	-	-	-	-
Adquirido mediante combinación de negocios	249	306	253	423	1.231
A 31 de diciembre de 2011	249	306	253	423	1.231
<b>British Airways</b>					
A 1 de enero de 2011	47	-	-	237	284
Altas	-	-	-	39	39
Movimientos por cambio de divisas	1	-	-	4	5
A 31 de diciembre de 2011	48	-	-	280	328
<b>A 31 de diciembre de 2011</b>	<b>297</b>	<b>306</b>	<b>253</b>	<b>703</b>	<b>1.559</b>

#### b. Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables del fondo de comercio, la marca y del programa de fidelización de clientes Avios se han determinado en base a su valor en uso.

El importe recuperable de los derechos de aterrizaje se ha determinado por referencia a transacciones de mercado de activos similares menos los costes de venta, mediante el valor razonable menos los costes de venta o mediante el valor en uso.

El valor en uso se calcula aplicando un modelo de flujos de caja descontados. El valor en uso de la marca se basa en la metodología de derechos (royalties). 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 unidad generadora de efectivo (UGE).

Cada año el Grupo elabora y aprueba planes de negocio formales para cinco años. Estos planes fueron aprobados en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja establecidos en el plan de negocio de Iberia empleados para calcular el valor en uso se han ajustado para reflejar únicamente la reestructuración del negocio que fue aprobada por el Consejo y que la dirección puede ejecutar sin necesidad de un acuerdo ulterior.

Los costes de reestructuración asociados al plan de transformación de Iberia, que ascienden a 202 millones de euros, se han registrado como un cargo excepcional en la partida de costes de personal de la Cuenta de resultados del ejercicio.

#### Principales hipótesis

Las principales hipótesis y tasas de crecimiento se basan en la rentabilidad histórica y en las expectativas de la dirección sobre el mercado. Las condiciones de mercado en las que Iberia está operando actualmente se han vuelto más complicadas. España está sumida en un entorno económico con perspectivas pesimistas y se estima que esta situación se mantendrá durante los próximos 12-18 meses. Estos factores, unido al descenso de los resultados de Iberia y al riesgo de conflictos sindicales, han motivado una revisión de las principales hipótesis sobre la UGE de Iberia para reflejar contingencias durante la ejecución del Plan de negocio. Por otro lado, la tasa de descuento aplicada a la UGE de Iberia se ha incrementado para reflejar las persistentemente altas rentabilidades de la deuda pública española y la continua incertidumbre surgida por las medidas de austeridad, el elevado desempleo y la recapitalización bancaria.

El Plan de negocio asumió un precio del combustible de 110 USD por barril (2011: 120 USD por barril) y un tipo de cambio del USD de 1,25 frente al euro (2011: 1,40) y de 1,57 USD frente a la libra esterlina (2011: 1,60).

%	2012		2011	
	British Airways	Iberia	British Airways	Iberia
Tasa de descuento antes de impuestos	10,0	11,7	10,0	10,0
Tasa de crecimiento perpetua	2,5	-	2,5	2,5

El importe recuperable de la marca Iberia se ha determinado en base a la metodología de derechos (royalties), con una tasa de royalty del 0,60% (2011: 0,64%). El Plan de negocio ajustado prevé una reducción de la capacidad del 15% que dará lugar a un descenso de los ingresos. Este descenso de ingresos, unido al aumento de la tasa de descuento, se ha traducido en un deterioro de la marca Iberia de 79 millones de euros, lo cual se registró como un cargo excepcional en la partida Depreciación, amortización y deterioro de la Cuenta de resultados.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 13. REVISIÓN DEL DETERIORO (Continuación)

#### b. Base de cálculo del importe recuperable (continuación)

Como resultado de la prueba de deterioro de Iberia, el fondo de comercio se depreció por su importe contable íntegro (249 millones de euros) y los contratos de franquicia se depreciaron en 15 millones de euros, ambos registrados como un cargo excepcional en la partida Depreciación, amortización y deterioro de la Cuenta de resultados.

#### c. Sensibilidades

Cualquier nuevo descenso del valor en uso estimado de la unidad generadora de efectivo de Iberia probablemente produzca un deterioro adicional de la marca, los programas de fidelización de clientes o los derechos de aterrizaje. Una variación de 0,50 puntos porcentuales de la tasa de descuento después de impuestos aumentaría o reduciría el importe recuperable en aproximadamente 90 millones de euros. Una variación de 0,50 puntos porcentuales de la tasa de crecimiento perpetua aumentaría o reduciría el importe recuperable en aproximadamente 65 millones de euros. Una variación del 15% de los ingresos aumentaría o reduciría el importe recuperable de la marca en aproximadamente 35 millones de euros.

Ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis sobre la unidad generadora de efectivo de British Airways provocará que los importes contables del fondo de comercio excedan de los importes recuperables.

### 14. ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes mantenidas por la venta de 3 millones de euros comprenden inmuebles adquiridos en el marco de la adquisición de bmi que saldrán del negocio en 12 meses desde el 31 de diciembre de 2012 (2011: 18 millones de euros relacionados con tres aviones Boeing 757).

El Grupo vendió activos no corrientes mantenidos para la venta por valor contable de 31 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 (2011: 35 millones de euros), no dando lugar ni a una ganancia ni a una pérdida (2011: pérdida de 7 millones de euros).

### 15. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros a 31 de diciembre de 2012 y 31 de diciembre de 2011 por tipo y clasificación:

Millones de euros	Activos financieros						Activos no financieros	Total
	Préstamos y partidas por cobrar	Activos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos financieros disponibles para la venta	Activos mantenidos hasta el vencimiento			
<b>Activos no corrientes</b>								
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	684	-	-	-	<b>684</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	26	-	-	-	-	<b>26</b>
Otros activos no corrientes	92	-	-	-	4	17	-	<b>113</b>
<b>Activos corrientes</b>								
Deudores comerciales	1.149	-	-	-	-	-	-	<b>1.149</b>
Otros activos corrientes	123	-	-	-	-	-	358	<b>481</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	70	-	-	-	-	<b>70</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.543	-	-	-	4	-	-	<b>1.547</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.362	-	-	-	-	-	-	<b>1.362</b>

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 15. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA (Continuación)

Millones de euros	Pasivos financieros				Total
	Préstamos y cuentas por pagar	Pasivos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Deudas financieras con intereses a largo plazo	4.128	-	-	-	<b>4.128</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	95	-	<b>95</b>
Otros pasivos a largo plazo	18	-	-	232	<b>250</b>
<b>Pasivos corrientes</b>					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	670	-	-	-	<b>670</b>
Acreeedores y otras cuentas a pagar	3.378	-	-	2.635	<b>6.013</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	66	-	<b>66</b>

Al 31 de diciembre de 2011

Millones de euros	Activos financieros						Total
	Préstamos y partidas por cobrar	Activos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos financieros disponibles para la venta	Activos mantenidos hasta el vencimiento	Activos no financieros	
<b>Activos no corrientes</b>							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	466	-	-	466
Instrumentos financieros derivados	-	-	37	-	-	-	37
Otros activos no corrientes	42	-	-	-	8	21	71
<b>Activos corrientes</b>							
Deudores comerciales	1.175	-	-	-	-	-	1.175
Otros activos corrientes	203	-	-	-	-	242	445
Instrumentos financieros derivados	-	-	119	-	-	-	119
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.507	-	-	-	251	-	1.758
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.977	-	-	-	-	-	1.977

Millones de euros	Pasivos financieros				Total
	Préstamos y cuentas a pagar	Pasivos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.304	-	-	-	4.304
Instrumentos financieros derivados	-	-	55	-	55
Otros pasivos a largo plazo	11	-	-	373	384
<b>Pasivos corrientes</b>					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	579	-	-	-	579
Acreeedores y otras cuentas a pagar	3.116	-	-	2.261	5.377
Instrumentos financieros derivados	-	-	64	-	64

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 16. CONCILIACIÓN DE LOS FLUJOS DE EFECTIVO NETOS CON LOS MOVIMIENTOS DE LA DEUDA NETA

Millones de euros	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
(Disminución)/aumento de efectivo y otros activos líquidos equivalentes durante el periodo	(607)	371
(Deuda)/fondos netos adquiridos mediante combinación de negocios	(41)	1.402
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	669	653
Disminución de otros depósitos remunerados a corto plazo	(246)	(843)
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(534)	(304)
(Aumento)/reducción de la deuda neta procedente de los flujos de efectivo	(759)	1.279
Diferencias de cambio y otros movimientos no de efectivo	18	(73)
(Aumento)/disminución de la deuda neta durante el periodo	(741)	1.206
Deuda neta al 1 de enero	(1.148)	(2.354)
<b>Deuda neta a 31 de diciembre</b>	<b>(1.889)</b>	<b>(1.148)</b>

La deuda neta comprende las partidas corrientes y no corrientes de deudas a largo plazo, menos el efectivo y los activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo.

### 17. DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO

Millones de euros	31 de diciembre 2012	31 de diciembre 2011
<b>Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	235	247
Arrendamientos financieros	435	332
	<b>670</b>	<b>579</b>
<b>No Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	1.491	1.625
Arrendamientos financieros	2.637	2.679
	<b>4.128</b>	<b>4.304</b>

En agosto de 2009, British Airways realizó una emisión de bonos convertibles por valor de 350 millones de libras a un tipo de interés fijo del 5,8%. Esta emisión será convertible en acciones ordinarias si el titular decide ejercer la opción antes o a su vencimiento en agosto de 2014. De conformidad con los términos de la fusión, los titulares tienen derecho actualmente a convertir sus bonos en acciones ordinarias de IAG. La conversión a acciones ordinarias se realizará al tipo de 1,89 libras por acción. El componente de renta variable de los bonos convertibles emitidos se incluye en el capítulo "otras reservas". A 31 de diciembre de 2012, 184.708.995 opciones (2011: 184.708.995) seguían en circulación.

El arrendamiento financiero del Grupo para una aeronave A340-600 está sujeto al cumplimiento de ciertas obligaciones financieras *covenants* que se revisan anualmente. El Grupo ha comunicado a sus prestamistas que había incumplido uno de los *covenants* en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012. Como consecuencia de este incumplimiento, un arrendamiento financiero ha pasado a ser técnicamente pagadero a la vista y se han reclasificado 85 millones de dólares (64 millones de euros) de no corriente a corriente. El 14 de febrero de 2013 el Grupo obtuvo el visto bueno del prestamista.

Tres de los arrendamientos operativos para aeronaves A340-600 del Grupo también están sujetos al cumplimiento de ciertas obligaciones financieras, *covenants*, que se revisan anualmente. IAG ha comunicado a sus prestamistas que había incumplido uno de los *covenants* en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012. El resto de los pagos de los arrendamientos operativos, que asciende a 239 millones de dólares (181 millones de euros), vencerá técnicamente en un año.

El Grupo ha sido informado por el arrendador de que dos de las ocho entidades, prestamistas han aprobado la dispensa al incumplimiento de los *covenant* financieros. Las entidades restantes se han mostrado positivas al respecto y están pendientes de que sus comités riesgos aprueben formalmente la dispensa. Se espera que el arrendador formalice la dispensa para el 15 de marzo de 2013.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 18. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el ejercicio se concedieron 16.221.196 acciones condicionadas en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (*Performance Share Plan*, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. No se prevé realizar pagos hasta la consolidación de las acciones. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto se calcula en la fecha de concesión utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones en las que se concedieron las opciones, o basándose en el precio de la acción a la fecha de la concesión, en función del criterio de rentabilidad incorporado. Los datos medios ponderados utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP concedidos en el ejercicio son los siguientes:

Volatilidad prevista del precio de la acción (%): 45  
Vigencia prevista de las opciones (años): 3  
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (libras): 1,61

El Grupo también concedió acciones en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo, a tenor del cual se concedieron 973.504 acciones condicionadas durante el ejercicio.

### 19. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS

El Grupo tiene dos planes principales de prestación definida en el Reino Unido, el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS), ambos cerrados para nuevos miembros.

Millones de euros	APS		NAPS	
	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Valor razonable de los activos del plan	8.815	8.285	12.395	10.895
Valor actual de los pasivos del plan	(7.911)	(7.232)	(14.031)	(11.972)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	904	1.053	(1.636)	(1.077)
Activo/(pasivo) de pensiones neto representado por:				
Activo de pensiones neto reconocido	606	700	852	608
Restricción sobre superávit de APS por techo de activos	179	-	-	-
Ganancias/(pérdidas) actuariales acumuladas no reconocidas	119	353	(2.488)	(1.685)
<b>Activo/(pasivo) de pensiones neto</b>	<b>904</b>	<b>1.053</b>	<b>(1.636)</b>	<b>(1.077)</b>

A 31 de diciembre de 2012, tanto APS como NAPS se reconocieron en el balance como activos derivados de retribuciones a empleados, representando 1.458 millones de euros de los 1.467 millones de euros del epígrafe (2011: 1.308 millones de euros de 1.317 millones de euros). Los 293 millones de euros de obligaciones de retribuciones a empleados a 31 de diciembre de 2012 se refieren a otros planes (2011: 277 millones de euros).

La valoración contable se realizó una vez actualizadas las hipótesis clave a 31 de diciembre de 2012, como sigue:

Millones de euros	APS		NAPS	
	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Porcentaje anual:				
Inflación (IPC)	2,10	2,15	2,15	2,25
Inflación (IPC)	2,9	2,9	2,9	3,0
Subidas salariales (como IPC)	2,9	2,9	2,9	3,0
Tasa de descuento	4,1	4,7	4,5	5,0

Actualmente, se está llevando a cabo el ejercicio de valoración trienal a 31 de marzo de 2012, y será acordado con los administradores del fondo el 30 de junio de 2013.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012

### 20. PROVISIONES DE RIESGOS Y GASTOS

Millones de euros	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Provisiones para grandes reparaciones	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2012	916	253	329	98	<b>1.596</b>
Provisiones registradas durante el ejercicio	333	65	119	108	<b>625</b>
Alta mediante combinación de negocios	11	19	103	99	<b>232</b>
Utilizadas durante el ejercicio	(156)	(86)	(33)	(56)	<b>(331)</b>
Resueltas	(12)	(49)	(41)	(7)	<b>(109)</b>
Actualización de descuento	22	6	7	2	<b>37</b>
Diferencias de cambio	1	3	-	(1)	<b>3</b>
<b>Valor neto contable a 31 de diciembre de 2012</b>	<b>1.115</b>	<b>211</b>	<b>484</b>	<b>243</b>	<b>2.053</b>
Desglose:					
Corrientes	426	140	129	108	803
No Corrientes	689	71	355	135	1.250

### 21. PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2012 existían pasivos contingentes con respecto a garantías y contingencias surgidas en el desarrollo ordinario de las actividades del Grupo. No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Existe una serie de demandas judiciales y procesos de carácter regulatorio pendientes, cuyo resultado total no se prevé que tenga un efecto relevante en la situación financiera del Grupo o en los resultados de operaciones.

El Grupo tiene determinados pasivos y compromisos que, al 31 de diciembre de 2012, ascendían a 110 millones de euros (2011: 111 millones de euros).

### 22. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

El Grupo realizó las siguientes transacciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad durante los periodos financieros finalizados el 31 de diciembre:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de	
	2012	2011
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	<b>148</b>	163
Ventas a accionistas significativos	-	5
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	<b>63</b>	66
Compras a accionistas significativos	<b>22</b>	21

Saldos al cierre del ejercicio derivados de ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	31 de diciembre 2012	31 de diciembre 2011
<b>Cuentas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes por cobrar de empresas asociadas	<b>35</b>	24
Importes debidos por accionistas significativos:	<b>31</b>	282
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes por pagar a empresas asociadas	<b>22</b>	19
Importes debidos a accionistas significativos:	<b>2</b>	-

## 22. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS (Continuación)

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2011: cero euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, el Grupo celebró una operación de cobertura con Nomura International plc, parte vinculada de IAG dado que comparten un miembro no ejecutivo del Consejo. La operación es un ejercicio de gestión de riesgos para proteger el valor de las 33.562.331 acciones ordinarias que el Grupo tiene en Amadeus IT Holding S.A.

### Remuneración de Administradores y Alta Dirección

La remuneración del personal de alta dirección del Grupo, que comprende el Consejo de Administración y el Comité de Dirección en 2012 y 2011 es la siguiente:

Millones de euros	2012	2011
<b>Salario base, honorarios y otros beneficios</b>		
Retribución del Consejo de Administración	6	7
Retribución del Comité de Dirección	4	3

IAG proporciona seguros de vida a los Consejeros Ejecutivos. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, la obligación de la compañía fue de 28.000 euros (2011: 13.000 euros).

Al 31 de diciembre de 2012, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Consejo de Administración y al Comité de Dirección ascendía a 5 millones de euros (2011: 4 millones de euros).

Al 31 de diciembre de 2012 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar o concedidos a Consejeros o ejecutivos del Grupo (2011: cero euros).

## FLOTA AÉREA

### Número de aviones en servicio con empresas del Grupo

	Activos fijos en balance	Arrendamiento s operativos fuera de balance	Total a 31 de diciembre de 2012	Total a diciembre de 2011	Cambios desde diciembre de 2011		Futuras entregas	Opciones
					Flota de IAG	Flota de bmi <sup>(1)</sup>		
Airbus A318	2	-	2	2	-	-	-	-
Airbus A319	31	32	63	52	-	11	2	-
Airbus A320	44	41	85	70	8	7	17	31
Airbus A321	18	18	36	30	(1)	7	-	-
Airbus A330	-	-	-	-	-	-	8	8
Airbus A340-300	7	6	13	18	(5)	-	-	-
Airbus A340-600	2	15	17	17	-	-	-	-
Airbus A380	-	-	-	-	-	-	12	7
Boeing 737-400	19	-	19	19	-	-	-	-
Boeing 747-400	52	-	52	52	-	-	-	-
Boeing 757-200	1	2	3	3	-	-	-	-
Boeing 767-300	21	-	21	21	-	-	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-	-
Boeing 777-300	5	1	6	5	1	-	6	-
Boeing 787	-	-	-	-	-	-	24	28
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-	-
Embraer E190	8	-	8	7	1	-	-	15
<b>Group total</b>	<b>257</b>	<b>120</b>	<b>377</b>	<b>348</b>	<b>4</b>	<b>25</b>	<b>69</b>	<b>89</b>

<sup>(1)</sup> Se adquirieron 41 aviones tras la adquisición de bmi, de los cuales 16 se encuentran apartados del servicio.