

**Informe de Revisión Limitada**

**INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.  
Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados  
e Informe de Gestión Consolidado Intermedio  
correspondientes al periodo de seis meses terminado  
el 30 de junio de 2020**

## **INFORME DE REVISIÓN LIMITADA SOBRE ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS**

A los accionistas de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. por encargo de la Dirección:

### **Informe sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados**

---

#### **Introducción**

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (en adelante los estados financieros intermedios) de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2020, y la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de flujos de efectivo, el estado de cambios en el patrimonio neto, y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007 y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

---

#### **Alcance de la revisión**

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

---

#### **Conclusión**

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido.

---

### **Párrafos de énfasis**

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 1 de los estados financieros intermedios, en la cual se indica que el Grupo podría requerir de fondos adicionales, por encima de los comprometidos contractualmente al 30 de julio de 2020, en el caso de que el impacto del COVID-19 fuera más severo que las expectativas de la Dirección. Como se expone en la Nota 1, esta condición indica que existe una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 1 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

---

### **Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios**

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. y sociedades dependientes.

---

### **Párrafo sobre otras cuestiones**

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido.

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/20/16476 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.



Hildur Eir Jónsdóttir

30 de julio de 2020

## ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (31 de julio de 2020) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020.

Los resultados para el semestre se vieron afectados considerablemente por el brote del COVID-19, que ha tenido un efecto devastador a nivel global en los sectores de las aerolíneas y los viajes, particularmente desde finales de febrero de 2020 en adelante.

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

- La mayoría de las aeronaves del Grupo permaneció en tierra en el segundo trimestre y se mantuvo una mínima programación de vuelos de pasajeros para viajes esenciales y repatriaciones.
- Se operaron 1.875 vuelos de carga adicionales en el segundo trimestre para transportar equipos críticos y suministros esenciales.
- Se implementaron procedimientos operativos adicionales para proteger clientes y personal, lo que incluyó el uso de mascarillas y labores de limpieza adicionales.
- Se reforzó la liquidez con acciones como el acceso a la financiación del Instituto de Crédito Oficial (ICO) de España o la *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido. Además, se amplió la Línea de Crédito Renovable de British Airways y se acordaron y formalizaron créditos puente adicionales a un año para aeronaves en el segundo trimestre.
- Se firmó una renovación plurianual con American Express el 24 de julio, incluyendo un pago de 830 millones de euros, correspondiendo una parte significativa de los mismos a una compra anticipada de Avios.
- Los costes operativos en efectivo del segundo trimestre se redujeron hasta 205 millones de euros a la semana; en este sentido, abril y mayo se situaron ligeramente por debajo de lo previsto inicialmente, con 195 millones de euros a la semana, a pesar de los costes adicionales que ha supuesto operar vuelos exclusivamente de carga.
- El escenario actual de planificación de la capacidad aumentará durante el tercer y cuarto trimestre hasta un -74% y un -46% en comparación con 2019, respectivamente, pero este plan es muy incierto y está sujeto a la relajación de las medidas de confinamiento y a las restricciones de viaje.
- En base a nuestro escenario actual de planificación de la capacidad, IAG alcanzaría el punto de equilibrio en términos de Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación durante el cuarto trimestre de 2020.
- Se ha accedido a los programas de ayudas salariales del gobierno en las principales bases de empleados y se han acordado otras medidas para reducir los costes de plantilla debido a la sustancial reducción de la programación de vuelos.
- La inversión en inmovilizado para 2020 se ha reducido en 1.500 millones de euros frente al plan original, con las inversiones de flota para 2020 cubiertas con líneas de financiación comprometidas.
- Se ha aplazado la entrega de 68 nuevas aeronaves prevista entre 2020 y 2022 y se han retirado anticipadamente algunos aviones con más años de servicio, incluyendo 32 Boeing 747 y 15 Airbus A340-600.
- IAG espera que la demanda de pasajeros tarde al menos hasta 2023 en recuperar los niveles de 2019 y está reestructurando su base de costes para reducir el tamaño de cada aerolínea, realizando consultas locales según es requerido.
- Continúan activamente las conversaciones con Globalia con respecto a una posible reestructuración de la adquisición de Air Europa, teniendo en cuenta el impacto de la pandemia del COVID-19. Cualquier transacción acordada quedaría sujeta a autorizaciones regulatorias.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- La capacidad operada en el segundo trimestre disminuyó un 95,3% respecto a 2019 y para el semestre disminuyó un 56,2% respecto a 2019.
- La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del segundo trimestre fue de 1.365 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 960 millones de euros).
- La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del semestre fue de 1.900 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 1.095 millones de euros).
- Coste excepcional en el semestre de 2.137 millones de euros debido a la baja contable de coberturas de combustible y de tipo de cambio para 2020 y al deterioro de la flota.
- Las pérdidas después de impuestos antes de partidas excepcionales del semestre fueron de 1.965 millones de euros, y unas pérdidas estatutarias después de impuestos y partidas excepcionales en 2020 de 3.806 millones de euros (2019: beneficio de 806 millones de euros).
- El efectivo se situó en 6.016 millones de euros a 30 de junio de 2020, lo que supone una disminución de 667 millones de euros respecto a 31 de diciembre de 2019. Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no utilizadas ascendían a 2.100 millones de euros, suponiendo una liquidez total de 8.100 millones de euros.

### Propuesta de ampliación de capital:

- Se ha propuesto una ampliación de capital de hasta 2.750 millones de euros, a ser respaldada por un compromiso irrevocable por el principal accionista y suscrita, sujeta a la aprobación de la Junta General de Accionistas en septiembre.

### Resumen de resultados:

Principales parámetros en millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		
	2020	2019 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.151	10.586	(60,8)%
Total ingresos	5.326	12.026	(55,7)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(1.900)	1.095	nm
Partidas excepcionales	(2.137)	-	-
(Pérdida)/beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	(4.037)	1.095	nm
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	71.625	163.431	(56,2)%
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,80	6,48	(10,5)%
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	8,26	4,89	68,8 %

<b>Indicadores de rendimiento alternativos</b>	<b>2020</b>	2019	Incr./ (dism.)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de €)	<b>(1.965)</b>	806	nm
(Pérdida)/beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	<b>(99,0)</b>	39,2	nm
Deuda neta (millones de €) <sup>2</sup>	<b>10.463</b>	7.571	38,2 %
Deuda neta / EBITDA <sup>2</sup>	<b>4,2</b>	1,4	2,8x

<b>Resultados estatutarios en millones de euros</b>	<b>2020</b>	2019	Incr./ (dism.)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	<b>(3.806)</b>	806	nm
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)	<b>(191,7)</b>	40,6	nm
Efectivo y depósitos remunerados <sup>2</sup>	<b>6.016</b>	6.683	(10,0)%
Deudas financieras remuneradas a largo plazo <sup>2</sup>	<b>16.479</b>	14.254	15,6 %

Para las definiciones véase la sección de Indicadores de rendimientos alternativos.

<sup>1</sup> Los resultados de 2019 incluyen una reclasificación de los costes que asume el Grupo en concepto de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de explotación para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 fue de 63 millones de euros. Para más información véase la nota 1.

<sup>2</sup> Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2019.

### **Willie Walsh, Consejero Delegado de IAG, señaló:**

“En el segundo trimestre, anunciamos una pérdida de las operaciones récord de 1.365 millones de euros antes de partidas excepcionales, comparado con un beneficio de las operaciones de 960 millones de euros del año pasado. Las pérdidas totales de las operaciones, incluidas partidas excepcionales relacionadas con la retirada anticipada de los Boeing 747 de British Airways y los Airbus A340 de Iberia, se situaron en 2.177 millones de euros.

“Operamos 1.875 vuelos exclusivamente de carga usando aeronaves de pasajeros en el segundo trimestre lo que fue una importante contribución de efectivo para el Grupo.

“Todas las aerolíneas de IAG sufrieron pérdidas sustanciales. Como resultado de las restricciones de viaje de los gobiernos, el tráfico de pasajeros del segundo trimestre cayó un 98,4% con una capacidad que se redujo en un 95,3%. Hemos visto evidencias de que la demanda se recupera cuando se levantan las restricciones gubernamentales. Nuestras aerolíneas han implementado medidas para proporcionar tranquilidad adicional a sus clientes y empleados a bordo y en el aeropuerto.

“Continuamos esperando que la demanda de pasajeros tarde al menos hasta 2023 en recuperar los niveles de 2019. Cada aerolínea ha tomado medidas para ajustar su negocio y reducir su base de costes para reflejar la demanda prevista en sus mercados con el fin, no solo de superar esta crisis, sino de asegurarse que siguen siendo competitivas en una industria cambiada estructuralmente.

“IAG continúa tomando medidas para fortalecer su balance de situación y su posición de liquidez, incluyendo un recorte de más de la mitad en los costes operativos en efectivo y una reducción significativa en la inversión en inmovilizado. A finales de junio, contábamos con una liquidez de 8.100 millones de euros. En base a nuestro escenario actual de planificación de la capacidad, alcanzaríamos el punto de equilibrio en términos de flujos de efectivo netos de las actividades de explotación durante el cuarto trimestre de 2020.

“Sujeto a la aprobación de los accionistas durante la Junta General de Accionistas el 8 de septiembre, IAG se propone una ampliación de capital de hasta 2.750 millones de euros que mejorará la capacidad de adaptación del Grupo, su balance de situación y su posición de liquidez. Estamos muy satisfechos de que nuestro mayor accionista, Qatar Airways, se haya comprometido ya a apoyar la ampliación de capital propuesta. Gracias a ello, IAG estará en una mejor posición para seguir ejecutando sus objetivos estratégicos y para aprovechar su posición de liderazgo actual y las oportunidades futuras de crecimiento y consolidación”.

### **Perspectivas de negocio**

Tal y como se anunció el 28 de febrero de 2020, a la luz de la incertidumbre sobre el impacto y la duración del COVID-19, IAG no va a proporcionar previsiones de beneficios para 2020.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Este anuncio contiene información privilegiada y es presentado de acuerdo con las obligaciones de la Compañía en el marco del Reglamento sobre abuso del mercado (UE) nº 596/2014.

*Steve Gunning, Director Financiero*

**Aviso legal en relación con el aumento de capital:**

Los valores ofrecidos como parte del aumento de capital al que se hace referencia en el presente documento no se registrarán con arreglo a la Ley de Valores de los Estados Unidos de 1933 (*U.S. Securities Act of 1933*), enmendada, y no podrán ofrecerse ni venderse en los Estados Unidos (incluidos sus territorios y posesiones, cualquier estado de los Estados Unidos y el Distrito de Columbia) si no se registran o si no existe una exención aplicable de los requisitos de registro en los Estados Unidos. La oferta de esos valores también puede estar restringida o prohibida en algunas otras jurisdicciones, incluyendo Australia, Canadá, Hong Kong, Japón, Nueva Zelanda, Singapur, Sudáfrica, Suiza y Emiratos Árabes Unidos.

**Declaraciones de carácter prospectivo:**

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los efectos de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2019 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la pandemia del COVID-19 y cualquier otra disrupción que, a consecuencia de ella, sufran el sector global de las aerolíneas y el entorno económico.

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

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

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Semestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2020	Partidas excepcionales	Total 2020	Total 2019 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.151	(38)	4.113	10.586	(60,8)%
Ingresos de carga	615		615	556	10,6 %
Otros ingresos	560		560	884	(36,7)%
<b>Total ingresos</b>	<b>5.326</b>	<b>(38)</b>	<b>5.288</b>	12.026	(55,7)%
Gastos de personal	1.890		1.890	2.492	(24,2)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.313	1.269	2.582	2.936	(55,3)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	853		853	1.413	(39,6)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	539		539	1.081	(50,1)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	766	77	843	1.031	(25,7)%
Propiedad, TI y otros gastos	406	22	428	380	6,8 %
Gastos comerciales	268		268	551	(51,4)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.114	731	1.845	1.035	7,6 %
Diferencias de tipo de cambio	77		77	12	nm
Gastos totales de las operaciones	7.226	2.099	9.325	10.931	(33,9)%
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(1.900)</b>	<b>(2.137)</b>	<b>(4.037)</b>	1.095	nm
Gastos financieros	(342)		(342)	(281)	21,7 %
Ingresos financieros	23		23	22	4,5 %
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	3		3	13	(76,9)%
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	97		97	138	(29,7)%
Otros créditos no operativos	50		50	20	nm
Total gastos no operativos netos	(169)		(169)	(88)	92,0 %
<b>(Pérdida)/beneficio antes de impuestos</b>	<b>(2.069)</b>	<b>(2.137)</b>	<b>(4.206)</b>	1.007	nm
Impuestos	104	296	400	(201)	nm
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(1.965)</b>	<b>(1.841)</b>	<b>(3.806)</b>	806	nm

Indicadores operativos	2020	2019	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	71.625	163.431	(56,2)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	52.772	135.684	(61,1)%
Coefficiente de ocupación (%)	73,7	83,0	(9,3)pts
Cifras de pasajeros (miles)	20.385	55.886	(63,5)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.751	2.802	(37,5)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	232	346	(32,9)%
Despegues	155.265	376.034	(58,7)%
Horas bloque (horas)	492.515	1.102.024	(55,3)%
Plantilla media equivalente <sup>2</sup>	63.501	65.027	(2,3)%
Aviones en servicio	548	588	(6,8)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,87	7,80	0,8 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	5,80	6,48	(10,5)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	35,12	19,84	77,0 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,83	1,80	2,0 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	8,26	4,89	68,8 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	10,09	6,69	50,8 %

<sup>1</sup> Los resultados de 2019 incluyen una reclasificación de los costes que asume el Grupo en concepto de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de explotación para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para semestre finalizado el 30 de junio de 2019 fue de 63 millones de euros. Para más información véase la nota 1.

<sup>2</sup> Se incluyen en la plantilla media equivalente los 8.182 trabajadores de plantilla equivalente adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España.



## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2020	Partidas excepcionales	Total 2020	Total 2019 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	198	(38)	160	5.963	(96,7)%
Ingresos de carga	369		369	281	31,3 %
Otros ingresos	174		174	487	(64,3)%
<b>Total ingresos</b>	<b>741</b>	<b>(38)</b>	<b>703</b>	6.731	(89,0)%
Gastos de personal	656		656	1.288	(49,1)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	104	(56)	48	1.570	(93,4)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	201		201	749	(73,2)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	88		88	596	(85,2)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	262	77	339	546	(52,0)%
Propiedad, TI y otros gastos	181	22	203	211	(14,2)%
Gastos comerciales	57		57	270	(78,9)%
Depreciación, amortización y deterioro	544	731	1.275	520	4,6 %
Diferencias de tipo de cambio	13		13	21	(38,1)%
Gastos totales de las operaciones	2.106	774	2.880	5.771	(63,5)%
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(1.365)</b>	<b>(812)</b>	<b>(2.177)</b>	960	nm
Gastos financieros	(191)		(191)	(144)	32,6 %
Ingresos financieros	12		12	12	-
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	2		2	7	(71,4)%
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	20		20	68	(70,6)%
Otros créditos no operativos	10		10	18	(44,4)%
Total gastos no operativos netos	(147)		(147)	(39)	nm
<b>(Pérdida)/beneficio antes de impuestos</b>	<b>(1.512)</b>	<b>(812)</b>	<b>(2.324)</b>	921	nm
Impuestos	103	98	201	(185)	nm
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(1.409)</b>	<b>(714)</b>	<b>(2.123)</b>	736	nm

Indicadores operativos	2020	2019 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	4.103	88.008	(95,3)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	1.155	74.806	(98,5)%
Coefficiente de ocupación (%)	28,2	85,0	(56,8)pts
Cifras de pasajeros (miles)	508	31.504	(98,4)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	578	1.409	(59,0)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	84	172	(51,2)%
Despegues	11.296	207.024	(94,5)%
Horas bloque (horas)	58.271	600.662	(90,3)%
Plantilla media equivalente <sup>2</sup>	63.532	66.402	(4,3)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	17,14	7,97	nm
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	4,83	6,78	(28,8)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	63,84	19,94	nm
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,53	1,78	42,1%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	48,79	4,77	nm
Coste total / AKO (céntimos de €)	51,33	6,56	nm

<sup>1</sup> Los resultados de 2019 incluyen una reclasificación de los costes que asume el Grupo en concepto de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de explotación para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para el trimestre finalizado el 30 de junio de 2019 fue de 40 millones de euros. Para más información véase la nota 1.

<sup>2</sup> Se incluyen en la plantilla media equivalente los 16.201 trabajadores de plantilla equivalente adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España.

## ANALISIS FINANCIERO

### **Resumen del COVID-19 – Periodo de seis meses finalizado el 30 de junio**

Los resultados del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020, se vieron afectados considerablemente por el brote y escalada del COVID-19. En enero y en la mayor parte de febrero, el impacto directo ocurrió principalmente en la región de Asia-Pacífico; se suspendieron los servicios a China a finales de enero y se redujo la capacidad en la región de Asia-Pacífico. Desde finales de febrero, a medida que el virus se propagaba por todo el mundo, muchos gobiernos impusieron importantes restricciones al movimiento de personas y a los viajes a través de las fronteras internacionales. Esto llevó a la cancelación de todos los vuelos a, desde y dentro de Italia y a extensivas reducciones dentro de toda la red, de tal modo que en el primer trimestre la capacidad se redujo un 10,5% frente a 2019.

En el segundo trimestre, debido al impacto del virus en todo el mundo y la consiguiente aplicación de restricciones de viaje y fronteras en la mayoría de países, el Grupo solo pudo operar un programa de vuelos muy reducido que dejó la capacidad operada en tan solo el 5% de la que se registró en el mismo trimestre del año anterior. El Grupo pudo operar vuelos de carga adicionales para contribuir al transporte de productos médicos y suministros esenciales, lo que dio lugar a un volumen récord de ingresos de carga en el trimestre.

El Grupo ha tomado medidas para proteger el efectivo y reforzar la liquidez. En los ahorros de costes se incluye el impacto de los programas de regulación temporal de empleo y equivalentes tras las medidas adoptadas por los gobiernos nacionales, que se aplicaron a partir del mes de abril y estas, junto con otros recortes de los costes de personal y proveedores, han compensado parte del impacto de la considerable caída de los ingresos de pasaje. El Grupo también ha acordado y ejecutado nuevos préstamos y líneas de crédito. Se asumió una deuda no relacionada con aviones de 1.010 millones de euros en España a través de la línea de crédito del Instituto de Crédito Oficial (ICO) y British Airways emitió pagarés por valor de 330 millones de euros usando el *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido. La Línea de Crédito Renovable (*Revolving Credit Facility*, RCF) principal de British Airways se amplió un año, hasta junio de 2021, y el Grupo también ha incorporado otras líneas de crédito. El Grupo también ha acordado nuevas líneas de financiación de aeronaves a un año para unidades antiguas y nuevas, con un valor total de 870 millones de euros. El Grupo ha acordado el aplazamiento de la entrega de 68 aviones prevista en 2020 hasta 2022 y, junto con las reducciones en la inversión no relacionada con aeronaves, ha recortado la inversión total en inmovilizado de 2020 en 1.500 millones de euros con respecto al nivel previsto a comienzos de año.

Los precios del combustible han caído drásticamente desde comienzos de año y, a pesar de que se han recuperado en parte durante las últimas semanas, siguen estando todavía ligeramente por encima de la mitad del nivel que mostraban a comienzos de año. La caída de los precios del combustible ha provocado considerables pérdidas en los derivados de cobertura de combustible, que normalmente se compensarían con los menores costes de las compras de combustible. El impacto del COVID-19 ha provocado una considerable reducción en las necesidades de compra de combustible, dado que la programación de vuelos operada en el segundo trimestre fue muy reducida y durante el segundo semestre del año se prevé una programación considerablemente más reducida. A consecuencia de ello, el Grupo ha reconocido en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 un cargo excepcional 1.269 millones de euros relacionado con el exceso de coberturas, correspondientes a las pérdidas sobre derivados de cobertura de combustible con vencimiento en 2020 que no tendrán contrapartida en compras de combustible, junto con las ganancias cambiarias relacionadas, calculadas usando la curva de combustible y los tipos de cambio a plazo a 30 de junio de 2020. Esta pérdida por exceso de cobertura ha descendido ligeramente con respecto a los 1.325 millones de euros a 31 de marzo de 2020, ya que la subida de los precios del combustible durante el segundo trimestre compensó ampliamente el impacto de las menores necesidades previstas de combustible en el segundo semestre, en sintonía con los planes de capacidad más recientes.

El Grupo espera que tome hasta al menos 2023 para que la demanda de pasajeros alcance los niveles de 2019. A consecuencia de ello, el Grupo ha tomado la decisión de retirar anticipadamente aviones con más años de servicio y devolver algunos aviones más antes del fin de los contratos de arrendamiento. British Airways prevé que ya no necesitará operar ningún vuelo más con los Boeing 747 y, por lo tanto, esta flota y el inventario asociado se ha depreciado íntegramente, a la espera de su liquidación. Del mismo modo, Iberia ha reconocido un deterioro en relación con su flota de Airbus A340-600. Para ampliar la información sobre los deterioros contables, véase la nota 3. Estos planes de flota están sujetos a consultas con los empleados, cuando proceda, y las decisiones para enajenar los aviones sólo se tomarán cuando estos procesos hayan concluido.

### **Visión estratégica - Otros acontecimientos**

El Grupo está trabajando activamente en la reestructuración de su base de costes para ajustarla a unos niveles de demanda considerablemente más bajos; en este sentido, no se prevé que la demanda alcance los niveles de 2019 hasta 2023 como muy pronto. A finales del segundo trimestre, estaban desarrollándose varios procesos de consulta con los empleados, pero ninguno estaba lo suficientemente avanzado para dar lugar a provisiones por reestructuración. A 29 de julio, 1.600 empleados de British Airways habían optado por aceptar un despido voluntario.

## ANALISIS FINANCIERO continuación

### **Bases de presentación**

A raíz de la pandemia del COVID-19, el Grupo ha preparado diferentes escenarios, tal y como se detalla en la nota 1 de los estados financieros intermedios consolidados, y los Directores tienen una expectativa razonable de que el Grupo tenga suficiente liquidez para el futuro próximo y, en consecuencia, los Directores han adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la preparación de los estados financieros intermedios consolidados. Sin embargo, debido a la incertidumbre creada por el COVID-19, a las potenciales olas futuras de la pandemia y al impacto en las restricciones y/o la demanda de viajes, el Grupo no puede proporcionar la certeza de que no podría haber escenarios negativos más severos que aquellos que ha considerado, incluyendo las tensiones que ha considerado en relación con factores tales como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las reducciones de costes logradas y las variaciones en el precio del combustible. Si bien dichos escenarios no se consideran probables, en el caso de que ocurrieran, el Grupo probablemente necesitará asegurar fondos adicionales además de los comprometidos contractualmente a 30 de julio de 2020. Para obtener más información consulte la nota 1 de los estados financieros intermedios consolidados.

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El Grupo ha seguido manteniendo y operando su estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 62 a 69 del Informe y cuentas anuales de 2019, siguen estando vigentes e incluyen el riesgo de pandemia dentro del apartado “Suceso que cause interrupciones importantes en la red”.

Dado que la pandemia ha continuado, algunos de los principales riesgos han evolucionado en su magnitud y probabilidad. A consecuencia de ello, se han identificado y puesto en marcha acciones atenuantes adicionales para dar respuesta y minimizar el efecto continuado para el Grupo y proteger sus negocios y a su personal. Estas acciones se han debatido con el Consejo mediante actualizaciones regulares e incluyen los resultados de los modelos de escenarios potenciales, que describen el impacto de una mayor tensión en el Grupo, como se resume en la nota 1.

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2019, los principales riesgos en los que ha influido la pandemia del COVID-19 se ponen de relieve a continuación, junto con las respuestas implementadas por la Dirección en el negocio y recogidas en el plan de negocio y los escenarios más recientes del Grupo. No se han identificado nuevos riesgos principales durante las reuniones de evaluación de la gestión de riesgos en todo el negocio.

- Aeropuertos, infraestructuras y terceros fundamentales. Las restricciones en los *hubs* y aeropuertos han obligado a realizar ajustes en la capacidad, incluidos ajustes de flota y nuevos procedimientos operativos para reactivar los vuelos. El Grupo ha trabajado proactivamente con los proveedores para garantizar que se mantengan las operaciones y que se comprenda la repercusión sobre sus negocios, implementando medidas atenuantes donde sea necesario.
- Competencia, consolidación y regulación gubernamental. La magnitud de los estímulos de los gobiernos y las ayudas públicas específicas para la aviación han variado entre los diferentes países y el impacto potencial sobre el panorama de la competencia se evalúa continuamente.
- Seguridad de datos y ciberseguridad. El Grupo ha mantenido su inversión prevista en ciberseguridad y ha dado pasos para mitigar los riesgos informáticos y de otro tipo derivados del teletrabajo.
- Cultura y relaciones laborales. Se han puesto en marcha procedimientos de seguridad adicionales para proteger al personal y los clientes del Grupo, de acuerdo con las recomendaciones sectoriales. Cuando ha sido posible, el personal del Grupo ha teletrabajado, siguiendo las recomendaciones de los gobiernos. Se han realizado consultas a los empleados cuando ha sido necesario y oportuno en relación con la reestructuración impuesta por el COVID-19.
- Entorno político y económico. Los gobiernos nacionales están decretando una serie de restricciones de viaje y cuarentenas que seguirán afectando a las operaciones del Grupo. Se está haciendo un seguimiento activo de estas medidas y los planes de capacidad a corto plazo están revisándose dinámicamente de acuerdo con las últimas novedades. Se prevé que el impacto económico del COVID-19 sea considerable si es más duradero, el Grupo ajustará en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos en caso necesario.
- Financiación mediante deuda y riesgo financiero. Los mercados financieros no han funcionado con normalidad desde la propagación del COVID-19, aunque el Grupo ha sido capaz de renovar y ampliar líneas de crédito y cerrar nuevos arrendamientos de aeronaves, así como introducir nuevas líneas de financiación a un año en previsión de que mejoren las condiciones del mercado y la disponibilidad prevista de acuerdos de financiación de aeronaves en las condiciones habituales. El Grupo cuenta con un proceso establecido para hacer un seguimiento continuo del riesgo financiero y de contraparte.

El Consejo y sus subcomités han estado informados de las respuestas de los reguladores, los competidores y los gobiernos continuamente. El Grupo también sigue evaluando y haciendo un seguimiento de los acuerdos en torno al Brexit mientras el Reino Unido se prepara para poner fin al periodo de transición con la Unión Europea el 31 de diciembre de 2020.

### **Entorno operativo y de mercado**

Los precios medios del combustible del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020 fueron considerablemente inferiores con respecto al primer semestre de 2019, con una caída durante el mes de marzo y se mantienen claramente por debajo de los niveles del año pasado. Los tipos de cambio del euro y la libra esterlina frente al dólar estadounidense fueron aproximadamente un 3% inferiores a los del mismo periodo del año pasado.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways y IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. Para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020, el impacto neto de la conversión en el resultado de las operaciones fue favorable en 16 millones de euros.

## ANALISIS FINANCIERO continuación

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo normalmente genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones fue adverso en 68 millones de euros en el periodo, ya que incrementó los ingresos en 51 millones de euros y los costes en 119 millones de euros.

El impacto neto de los tipos de cambio en la conversión y en las transacciones en el resultado de las operaciones del Grupo fue adverso en 52 millones de euros.

### **Capacidad**

Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), disminuyó un 56,2%, y las repercusiones del COVID-19 se notaron en todas las regiones.

Antes de que se produjera el impacto principal del COVID-19 a partir de finales de febrero, la capacidad de Aer Lingus se mantuvo constante en líneas generales en enero y febrero con incrementos en las rutas del Atlántico Norte, derivados de la ruta a Minneapolis lanzada en julio de 2019 y un aumento de las frecuencias a Boston y San Francisco, efecto compensado por las reducciones de la capacidad en los vuelos de corto radio. La capacidad de British Airways se mantuvo constante en enero y febrero, con incrementos derivados de los nuevos destinos, como Dammam, Islamabad y Pittsburgh, que se compensaron con las cancelaciones relacionadas con el COVID-19 a destinos en Asia-Pacífico. El crecimiento de la capacidad de largo radio de LEVEL reflejó la anualización de las nuevas rutas lanzadas en 2019 a Santiago de Chile y Nueva York JFK y a las frecuencias adicionales en rutas al Caribe francés. Iberia aumentó su capacidad en enero y febrero, principalmente en sus rutas latinoamericanas, donde lanzó una nueva ruta a Guayaquil, Ecuador, y frecuencias adicionales en las rutas a Colombia, Perú y Brasil. Vueling redujo su capacidad en enero y febrero, principalmente en Italia, ya que siguió centrándose en sus mercados clave antes de la propagación del COVID-19.

Durante el segundo trimestre, la capacidad de Aer Lingus estuvo determinada por las necesidades de carga y operó vuelos regularmente a Nueva York, Chicago y Boston, además de los vuelos desde China para transportar Equipos de Protección Individual (EPI). British Airways operó vuelos diarios a varias ciudades estadounidenses, como Nueva York, Boston y Washington, fundamentalmente para transportar carga. A finales del trimestre, la actividad comenzó a repuntar en el Caribe y se operaron diversos vuelos chárter a Barbados y Antigua. Hong Kong es el único destino en Asia-Pacífico donde los vuelos han operado de forma regular (con algunos vuelos limitados a Pekín y Singapur). British Airways operó un número muy reducido de vuelos de corto radio, registrándose un leve incremento en junio. Las operaciones de largo radio de Iberia en abril y mayo se centraron en vuelos de repatriación desde países de Sudamérica, como Argentina, Chile y Perú. Iberia conservó un nivel mínimo de operaciones en rutas domésticas y de corto radio para mantener las conexiones con las principales ciudades europeas, como París, Bruselas y Londres. Las operaciones de largo radio de LEVEL se cancelaron, con la excepción de un vuelo de repatriación desde Buenos Aires, debido a las restricciones a los viajes en las rutas operadas. El 19 de junio de 2020, LEVEL Europe cesó las operaciones que operaba en Viena y Ámsterdam. El 8 de julio de 2020, LEVEL Francia anunció su intención de iniciar consultas con los sindicatos de sus empleados con respecto al cese de sus operaciones propuesto en París Orly. LEVEL España opera desde Barcelona y no se ve afectado. Las operaciones de Vueling durante el trimestre se centraron en los vuelos domésticos que conectan la península con las islas.

Los indicadores unitarios resultan mucho menos significativos de lo habitual debido a la importante reducción de la capacidad operada, especialmente en el segundo trimestre, pero en aras de ofrecer una información completa los indicadores unitarios del semestre se incluyen en los comentarios que figuran debajo.

### **Ingresos**

Los ingresos de pasaje para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020, descendieron un 60,8% frente al mismo periodo del año anterior, con un descenso del 96,7% en el segundo trimestre. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) disminuyeron un 13,9% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al descenso de los *yields* (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y del coeficiente de ocupación más bajo desde marzo en adelante por el impacto del COVID-19.

Los ingresos de carga crecieron un 10,6% con respecto a 2019 y un 11,0% a tipos de cambio constantes; a este respecto, los ingresos de carga recibieron un considerable impulso gracias a los vuelos adicionales operados para transportar equipos y suministros médicos, con 1.875 vuelos de carga adicionales operados en el segundo trimestre. Los ingresos de carga del segundo trimestre se situaron en una cifra récord de 369 millones de euros, por encima de los 281 millones de euros del segundo trimestre de 2019. La carga transportada en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), descendió un 37,5% debido a la reducción de los vuelos de pasajeros programados, pero el *yield* fue considerablemente más alto, ya que los vuelos adicionales no transportaron pasajeros y no tenían ingresos de pasaje asociados y, por lo tanto, el coste derivado de la operación de estos vuelos tuvo que asumirse íntegramente con los ingresos de carga.

La partida de Otros ingresos se redujo un 36,7%, un 39,0% a tipos de cambio constantes, debido a que el crecimiento de los negocios no aéreos del Grupo también se vio afectado por el COVID-19 desde marzo.

## ANÁLISIS FINANCIERO continuación

### **Gastos**

Los gastos de personal para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio descendieron 602 millones de euros comparado con 2019. Aproximadamente la mitad de este descenso se debió a los despidos temporales y otros programas de reducción temporal de costes, junto con las reducciones en la jornada o en el sueldo que se aplicaron durante el segundo trimestre. Las reducciones se registraron a todos los niveles y en todas las funciones dentro del Grupo. A pesar de todas estas medidas, la reducción de los costes de personal del 24,2% quedó ensombrecida por la caída del 56,2% que experimentó la capacidad de pasajeros y, a consecuencia de ello, los gastos unitarios de personal a tipos de cambio constantes aumentaron un 71,1%.

Los gastos de combustible (excluido el cargo excepcional por exceso de coberturas) descendieron un 55,3% reflejando la reducción de la capacidad operada. Los costes unitarios de combustible a tipos de cambio constantes disminuyeron un 1,9% con respecto a 2019 debido a la mejora continua de la eficiencia, el efecto neto de los precios del combustible en el periodo y las pérdidas en instrumentos de cobertura frente al año anterior.

Los gastos asociados a proveedores descendieron un 34,9% por los ahorros vinculados a los volúmenes a consecuencia de la caída de la capacidad operada, junto con una reducción en el gasto no esencial a raíz del COVID-19. Estos ahorros fueron menores que la reducción de volúmenes, lo que se debió a los costes fijos y a la rápida propagación del virus en marzo, que provocó que la capacidad disminuyera a un ritmo mayor del que era posible reducir costes. Los costes unitarios asociados a proveedores en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 crecieron un 41,0% a tipos de cambio constantes.

Los costes de propiedad antes de partidas excepcionales aumentaron un 7,6% frente al año anterior, de acuerdo con el programa de renovación de flota. El número de aviones en servicio se redujo de 598 en diciembre de 2019 a 548 a finales de junio de 2020; este recorte corresponde fundamentalmente a los Boeing 747 de British Airways y los Airbus A340-600 de Iberia, lo que provocará un descenso de la depreciación en futuros trimestres tras los deterioros que se describen más adelante. La mayor parte de la flota en servicio permaneció en tierra desde marzo. Los costes de propiedad antes de partidas excepcionales en base unitaria y a tipos de cambio constantes aumentaron un 144% con respecto a 2019, ya que los aviones inmovilizados siguen generando cargos por depreciación.

En total, los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible aumentaron un 66,3% frente al año anterior a tipos de cambio constantes, afectados por la considerable reducción de la capacidad.

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

La pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020, fue de 1.900 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 1.095 millones de euros), lo que supone un descenso de 2.995 millones de euros con respecto a 2019.

### **Partidas excepcionales**

Las partidas excepcionales se detallan en la nota 3. Se han reconocido partidas excepcionales relacionadas con el impacto derivado del exceso de coberturas por los recortes de la capacidad a raíz del COVID-19, que corresponde al saldo neto del exceso de coberturas de combustible y tipos de cambio (una pérdida de 1.269 millones de euros) y los ingresos de pasaje (una pérdida de 38 millones de euros). Además, se produjo un cargo excepcional por deterioro de 731 millones de euros relacionado con la flota y otros activos, junto con un cargo asociado por deterioro de existencias de 71 millones de euros y gastos relacionados con el fin contractual de pagos de arrendamientos, también en relación con el exceso de aeronaves, por importe de 6 millones de euros. Se ha registrado un gasto excepcional de 22 millones de euros derivado de la provisión relacionada con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018.

No se registraron partidas excepcionales durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019.

### **Gastos no operativos netos, impuestos y beneficio después de impuestos**

Los gastos no operativos netos del Grupo durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 fueron de 169 millones de euros, frente a los 88 millones de euros de 2019, debido principalmente a las comisiones de tramitación y los intereses de la nueva deuda y líneas de financiación y los costes asociados con la reestructuración de algunos contratos de derivados cuyos flujos de efectivo se han diferido hasta 2021 o más tarde.

El crédito fiscal del periodo fue de 104 millones de euros antes de partidas excepcionales (2019: cargo fiscal de 201 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 5% (2019: 20%). El tipo impositivo efectivo del periodo fue diferente del tipo previsto del 20% debido al no reconocimiento de créditos fiscales en relación con determinadas pérdidas del periodo actual y periodos anteriores y con diferencias temporales deducibles, y debido a la cancelación de la rebaja del tipo impositivo en el Reino Unido y su impacto en los saldos de impuestos diferidos en el Reino Unido.

La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2020 fue de 3.806 millones de euros (2019: beneficio después de impuestos de 806 millones de euros), debido al impacto del COVID-19 en el beneficio de las operaciones junto con las partidas excepcionales relacionadas con el exceso de coberturas de combustible y el deterioro de los activos de flota, también a consecuencia del COVID-19.

## ANALISIS FINANCIERO continuación

### **Efectivo y apalancamiento**

La posición de efectivo del Grupo fue de 6.016 millones de euros, lo que supone 667 millones de euros menos comparado con el 31 de diciembre de 2019. Al cierre del periodo, la deuda neta, incluida la deuda asociada con los activos por derechos de uso, ascendía a 10.463 millones de euros comparado con 7.571 millones de euros a 31 de diciembre de 2019. El ratio deuda neta / EBITDA, basado en el periodo de 12 meses finalizado el 30 de junio de 2020, se situó en 4,2 veces, frente a 1,4 veces a cierre de diciembre de 2019.

### **Otros hechos recientes**

El 24 de julio de 2020, el Grupo anunció que IAG Loyalty ha firmado una renovación de varios años que extiende su acuerdo comercial global con American Express. Según estos acuerdos, American Express realizará un pago a IAG Loyalty de aproximadamente 830 millones de euros (750 millones de libras esterlinas), una parte significativa del cual es una compra anticipada de puntos Avios que American Express utilizará en el Reino Unido y en todo el mundo para sus tarjetas de marca compartida con British Airways y su programa "*Membership Rewards Programme*".

Tras haber alcanzado nueve años en el cargo el pasado mes de enero (máximo recomendado en el código de gobierno corporativo del Reino Unido), Antonio Vázquez ha anunciado su intención de retirarse a principios de enero de 2021, y cesar como miembro y Presidente del Consejo de Administración. El 30 de julio, el Consejo de Administración aprobó por unanimidad el nombramiento del consejero independiente Javier Ferrán como su sucesor.

Antonio Vázquez continuará presidiendo el Consejo de Administración durante el resto del año 2020, sujeto a que su propuesta de reelección como consejero sea aprobada en la próxima Junta General de Accionistas de IAG. Esto le permitirá apoyar la sucesión del Consejero Delegado del Grupo y facilitar la transición ordenada en la presidencia.

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

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados del periodo  
1 de enero de 2020 - 30 de junio de 2020

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Semestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2020	Partidas excepcionales	Total 2020	Total 2019 <sup>1</sup>
Ingresos de pasaje	4.151	(38)	4.113	10.586
Ingresos de carga	615		615	556
Otros ingresos	560		560	884
<b>Total ingresos</b>	<b>5.326</b>	<b>(38)</b>	<b>5.288</b>	<b>12.026</b>
Gastos de personal	1.890		1.890	2.492
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.313	1.269	2.582	2.936
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	853		853	1.413
Tasas de aterrizaje y de navegación	539		539	1.081
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	766	77	843	1.031
Propiedad, TI y otros gastos	406	22	428	380
Gastos comerciales	268		268	551
Depreciación, amortización y deterioro	1.114	731	1.845	1.035
Diferencias de tipo de cambio	77		77	12
Gastos totales de las operaciones	7.226	2.099	9.325	10.931
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(1.900)</b>	<b>(2.137)</b>	<b>(4.037)</b>	<b>1.095</b>
Gastos financieros	(342)		(342)	(281)
Ingresos financieros	23		23	22
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	3		3	13
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	97		97	138
Otros créditos no operativos	50		50	20
Gastos no operativos netos	(169)		(169)	(88)
<b>(Pérdida)/beneficio antes de impuestos</b>	<b>(2.069)</b>	<b>(2.137)</b>	<b>(4.206)</b>	<b>1.007</b>
Impuestos	104	296	400	(201)
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(1.965)</b>	<b>(1.841)</b>	<b>(3.806)</b>	<b>806</b>
<b>Atribuible a:</b>				
Accionistas de la matriz	(1.965)		(3.806)	806
Socios externos	-		-	-
	<b>(1.965)</b>		<b>(3.806)</b>	<b>806</b>
<b>(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	<b>(99,0)</b>		<b>(191,7)</b>	<b>40,6</b>
<b>(Pérdida)/beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>	<b>(99,0)</b>		<b>(191,7)</b>	<b>39,2</b>

<sup>1</sup> La Cuenta de resultados de 2019 incluye una reclasificación para ajustarla a la presentación en el periodo actual de las indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de explotación para considerarse una deducción de los ingresos. No ha habido cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019 ha sido de 63 millones de euros. En la nota 1 se ofrece más información.



## ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	2020	30 de junio 2019
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	(2.500)	554
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	1.265	56
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable	-	43
Costes de coberturas reclasificados y registrados en el beneficio neto	(8)	-
Diferencias de cambio	(146)	35
 <i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	(10)	(5)
Movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	172	(1)
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable	20	-
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(994)	(68)
Otro resultado global total reconocido del periodo, neto de impuestos	(2.201)	614
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(3.806)	806
<b>Resultado total reconocido del periodo</b>	<b>(6.007)</b>	<b>1.420</b>
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	(6.007)	1.420
Socios externos	-	-
	<b>(6.007)</b>	<b>1.420</b>

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

## BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	30 de junio de 2020	31 de diciembre de 2019 <sup>1</sup>
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	17.782	19.168
Inmovilizado inmaterial	3.330	3.442
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	31	31
Otras inversiones en patrimonio	71	82
Activos derivados de retribuciones a empleados	331	314
Instrumentos financieros derivados	518	268
Activos por impuesto diferido	724	546
Otros activos no corrientes	247	273
	<b>23.034</b>	<b>24.124</b>
<b>Activo corriente</b>		
Existencias	418	565
Deudores comerciales	791	2.255
Otros activos corrientes	1.021	1.314
Activo por impuesto corriente	251	186
Instrumentos financieros derivados	569	324
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.320	2.621
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.696	4.062
	<b>9.066</b>	<b>11.327</b>
<b>Total activo</b>	<b>32.100</b>	<b>35.451</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	996	996
Prima de emisión	5.327	5.327
Acciones propias	(45)	(60)
Otras reservas	(5.499)	560
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>779</b>	<b>6.823</b>
Socios externos	6	6
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>785</b>	<b>6.829</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	13.659	12.411
Obligaciones de retribuciones a empleados	1.225	400
Pasivo por impuesto diferido	59	290
Provisiones	2.231	2.416
Instrumentos financieros derivados	741	286
Otros pasivos a largo plazo	116	71
	<b>18.031</b>	<b>15.874</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	2.820	1.843
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.422	4.344
Ingresos diferidos por venta de billetes	4.624	5.486
Instrumentos financieros derivados	1.699	252
Pasivo por impuesto corriente	-	192
Provisiones	719	631
	<b>13.284</b>	<b>12.748</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>31.315</b>	<b>28.622</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>32.100</b>	<b>35.451</b>

<sup>1</sup> El Balance de situación de 2019 incluye una reclasificación en la presentación de los activos y pasivos por retribuciones a empleados e impuestos diferidos. En la nota 1 se ofrece más información.

## ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2020	2019
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>		
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	<b>(4.037)</b>	1.095
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.845</b>	1.035
Variación del capital circulante	<b>447</b>	1.579
<i>Disminución/(aumento) en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>	<i>1.615</i>	<i>(609)</i>
<i>(Disminución)/aumento en acreedores y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos por venta de billetes</i>	<i>(1.168)</i>	<i>2.188</i>
Pagos relacionados con reestructuración	<b>(87)</b>	(89)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones <sup>1</sup>	<b>(182)</b>	(368)
Costes de servicio de planes de pensiones	<b>3</b>	3
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo	<b>352</b>	165
Pérdida no realizada por la baja contable de coberturas	<b>621</b>	-
Intereses pagados	<b>(263)</b>	(213)
Intereses percibidos	<b>11</b>	19
Impuestos (pagados)/recibidos	<b>(6)</b>	61
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>(1.296)</b>	3.287
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	<b>(1.340)</b>	(1.509)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	<b>400</b>	458
Disminución/(aumento) de otros depósitos remunerados a corto plazo	<b>1.215</b>	(799)
Otros movimientos de inversión	<b>(1)</b>	(1)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>274</b>	(1.851)
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	<b>2.709</b>	441
Amortización de préstamos	<b>(77)</b>	(68)
Amortización de arrendamientos	<b>(778)</b>	(823)
Dividendos pagados	<b>(52)</b>	(52)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>	<b>1.802</b>	(502)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	<b>780</b>	934
Diferencias netas por cambio de divisa	<b>(146)</b>	33
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	<b>4.062</b>	3.837
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>4.696</b>	4.804
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>1.320</b>	3.227
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>6.016</b>	8.031

A 30 de junio de 2020, Aer Lingus tenía 40 millones de euros de efectivo restringido (2019: 42 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses que se emplearán para obligaciones relacionadas con empleados.

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio
A 1 de enero de 2020	996	5.327	(60)	560	<b>6.823</b>	6	<b>6.829</b>
Resultado total reconocido del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	(6.007)	<b>(6.007)</b>	-	<b>(6.007)</b>
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(30)	<b>(30)</b>	-	<b>(30)</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	(4)	<b>(4)</b>	-	<b>(4)</b>
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	15	(18)	<b>(3)</b>	-	<b>(3)</b>
<b>A 30 de junio de 2020</b>	<b>996</b>	<b>5.327</b>	<b>(45)</b>	<b>(5.499)</b>	<b>779</b>	<b>6</b>	<b>785</b>

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio
A 1 de enero de 2019	996	6.022	(68)	(786)	6.164	6	6.170
Resultado total reconocido del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	1.420	1.420	-	1.420
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	19	19	-	19
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	8	(14)	(6)	-	(6)
Dividendo	-	(695)	-	(327)	(1.022)	-	(1.022)
<b>A 30 de junio de 2019</b>	<b>996</b>	<b>5.327</b>	<b>(60)</b>	<b>311</b>	<b>6.574</b>	<b>6</b>	<b>6.580</b>

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

### 1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE LA PRESENTACIÓN

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, “International Airlines Group”, “IAG” o el “Grupo”) es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 17 de diciembre de 2009. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, “British Airways” e “Iberia” respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. (“Vueling”) fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group Plc (“Aer Lingus”) el 18 de agosto de 2015.

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 Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo Español).

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo fueron formulados conforme a la NIC 34 y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 30 de julio de 2020. Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados.

Para la elaboración de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, excepto aquellos en la nota 2. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 se han presentado ante el Registro Mercantil de Madrid y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF adoptadas por la Unión Europea) y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera del *International Accounting Standards Board* (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad, IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros no estaba calificado.

La Cuentas de resultados y el Balance de situación para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que fueron hechas para reflejar la presentación adoptada en el ejercicio actual tal y como sigue:

- En septiembre de 2019, el Comité de Interpretación de las NIIF (CINIIF) aclaró que con arreglo a la NIIF 15, los pagos de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos constituyen una indemnización por pérdidas de los pasajeros y, por tanto, deberían reconocerse como una indemnización variable y deducirse de los ingresos. Esta aclaración llevó al Grupo a cambiar su política contable, que anteriormente clasificaba estas indemnizaciones como gastos de las operaciones. Por consiguiente, el Grupo ha reformulado el periodo comparativo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019 para registrar un coste de 63 millones de euros relacionados con indemnizaciones como una deducción de los Ingresos de pasaje, con la correspondiente reducción del epígrafe Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación, y
- Los activos por impuesto diferido derivados de las restricciones de superávits para reflejar los requisitos mínimos de financiación de los planes de prestación definida APS y NAPS de British Airways, como se expone en la nota 15, que anteriormente se reconocían en los Activos por prestaciones al personal en el Balance de situación a 31 de diciembre de 2019, se han reclasificado para presentarlos en base neta dentro del Pasivo por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2019 y 1 de enero de 2019 para adaptarlos a la presentación en el periodo actual. A 31 de diciembre de 2019, esta reclasificación provocó una reducción del Pasivo por impuesto diferido de 282 millones de euros, una reducción de los Activos por retribuciones a empleados de 210 millones de euros y un aumento de las Obligaciones por retribuciones a empleados de 72 millones de euros. A 1 de enero de 2019, esta reclasificación provocó una reducción del Pasivo por impuesto diferido de 372 millones de euros, un aumento de los Activos por impuesto diferido de 131 millones de euros, una reducción de los Activos por retribuciones a empleados de 365 millones de euros y un aumento de las Obligaciones por retribuciones a empleados de 138 millones de euros. No existe impacto sobre el Beneficio después de impuestos del periodo, el Estado de resultado global del periodo, los Activos netos ni en el Estado de cambios en el patrimonio neto en ninguno de los periodos presentados.

#### Principio de empresa en funcionamiento

Como se detalla en el Análisis financiero a 30 de junio de 2020, el Grupo cuenta con efectivo por 6.000 millones de euros y otros 2.100 millones de euros de líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no utilizadas. Se reforzó la liquidez con, entre otras acciones, medidas como solicitar financiación al Instituto de Crédito Oficial de España (ICO) y al *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido. Además, se acordaron créditos puente a un año para aeronaves antiguas y nuevas. Estas acciones generaron una liquidez adicional de 2.200 millones de euros en el periodo. El Grupo también cuenta con una amplia y valiosa cartera de derechos de aterrizaje. Sin embargo, a la vista de la incertidumbre económica provocada por la pandemia del COVID-19, el Grupo ha modelado dos escenarios en su evaluación del principio de empresa en funcionamiento durante el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2021, a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

### 1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE LA PRESENTACIÓN continuación

La Hipótesis de Referencia tiene en cuenta la visión del Consejo y la Dirección sobre el impacto previsto y la recuperación frente a la pandemia del COVID-19 en las compañías operadoras del Grupo y el conjunto de su negocio durante el periodo cubierto por el principio de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia son los siguientes:

- una recuperación de la capacidad modelada regionalmente (y, en algunas regiones, por destinos clave), con una capacidad (medida con respecto a 2019) que se incrementa gradualmente desde la reducción del 95% registrada en el segundo trimestre hasta situarse en un 46% menos en el cuarto trimestre de 2020 pero todavía un 24% menos en promedio en 2021,
- los ingresos unitarios de pasaje/AKO, aunque se están recuperando, se prevé que se mantengan en niveles inferiores a los de 2019 durante el periodo cubierto por el principio de empresa en funcionamiento, lo que depende, entre otras cosas, del peso del corto radio frente al largo radio, de los vuelos de negocios frente a los turísticos y de la cabina premium frente a la económica, y
- el Grupo ha previsto conseguir el 80% de la financiación necesaria que actualmente no está garantizada para coincidir con los plazos y los pagos de las entregas de aviones. Se trata de un supuesto conservador con respecto al nivel de financiación que el Grupo ha podido obtener recientemente, lo que incluye el periodo comprendido desde el inicio de la pandemia del COVID-19 hasta la fecha.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar una desaceleración más prolongada, con una recuperación más larga y gradual comparada con la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista contempla una segunda oleada de brotes del COVID-19 a escala regional, lo que da lugar a un impacto más grave en el segmento de largo radio de tal modo que el segmento de corto radio doméstico y europeo se recuperaría más rápido que el largo radio. En la Hipótesis Pesimista la capacidad sería un 67% más baja que en 2019 en el cuarto trimestre de 2020 y un 35% más baja en promedio a lo largo de 2021, con los dos primeros trimestres de 2021 registrando aproximadamente un descenso de otro 25% frente a 2019 comparado con la Hipótesis de Referencia. A la hora de revisar la Hipótesis Pesimista, los consejeros también han tenido en cuenta otras sensibilidades por experiencias de liquidez adversas y factores externos. Los Directores consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario severo pero plausible.

El Grupo ha modelado el impacto de las medidas atenuantes para compensar nuevos deterioros de la demanda y la capacidad, como las reducciones de los gastos operativos y la inversión en inmovilizado. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aeronaves y, además, maneja otras acciones atenuantes potenciales que aplicaría en el caso de que la experiencia de liquidez fuera adversa.

Además, para reforzar la posición de liquidez del Grupo, para el periodo más allá de los próximos doce meses, los consejeros han decidido llevar a cabo una ampliación de capital con derechos de suscripción preferente durante el segundo semestre de 2020 por un importe de hasta 2.750 millones de euros, que se espera sea íntegramente cubierta por suscripción y compromisos irrevocables. La ampliación de capital con derechos de suscripción preferente se someterá a la aprobación de la Junta General Ordinaria de la Sociedad el 8 de septiembre de 2020 y cabe esperar que se haya completado a finales de septiembre.

Una vez analizadas la Hipótesis de Referencia, la Hipótesis Pesimista y las sensibilidades adicionales, los consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para seguir operando durante el futuro previsible y, por tanto, sigue acogiéndose al principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar sus estados financieros intermedios.

Debido a la incertidumbre creada por el COVID-19 y la posibilidad de nuevas oleadas de la pandemia y su efecto sobre las restricciones de viaje y/o la demanda, el Grupo no tiene la certeza de que no pueda haber escenarios pesimistas más graves de los que se consideran, incluidas las tensiones que ha considerado en relación con factores como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las reducciones de costes conseguidas y las variaciones en el precio del combustible. Aunque estos escenarios no se consideran probables, en el supuesto de que se materializaran el Grupo probablemente se verá en la necesidad de obtener financiación adicional por encima de la que tiene garantizada contractualmente a 30 de julio de 2020. Se prevé que las fuentes de financiación adicionales comprendan acuerdos de financiación estándar para aeronaves, una ampliación de los pagarés acogidos al CCFF hasta marzo de 2022 y la ampliación de capital con derechos de suscripción preferente mencionada más arriba.

Sin embargo, si no se consiguiera dicha financiación con las aeronaves como garantía, el Gobierno británico retirara su programa CCFF o si la ampliación de capital no se aprobara y ejecutara como se prevé, la ocurrencia de un escenario pesimista más grave y la capacidad del Grupo para obtener financiación en ese caso representan una incertidumbre relevante a 30 de julio de 2020 que podría poner en tela de juicio la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento.

Los estados financieros no incluyen los ajustes que se producirían si el Grupo fuera incapaz de mantenerse como empresa en funcionamiento.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

### 2. POLÍTICAS CONTABLES

#### Nuevas normas, interpretaciones y modificaciones adoptadas por el Grupo

En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 se han aplicado por primera vez las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación, pero estas no han tenido impacto en los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo:

- Modificaciones de las referencias a los marcos conceptuales de las NIIF,
- Definición de una empresa (modificación de la NIIF 3 "Combinaciones de negocios"),
- Definición de material (modificaciones a la NIC 1 "Presentación de estados financieros" y la NIC 8 "Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores"), y
- Modificaciones de la NIIF 9 "Instrumentos financieros" y la NIC 39 "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración" y la NIIF 7 "Instrumentos financieros: Información a revelar", que ponen fin a la fase uno del trabajo del IASB para responder a los efectos de la reforma de los tipos interbancarios de oferta (*Interbank Offered Rates*, IBOR) sobre la información financiera. Estas modificaciones aportan soluciones temporales que permiten continuar con la contabilidad de coberturas durante el periodo de incertidumbre antes de la sustitución de un tipo de interés de referencia con un tipo de interés alternativo casi sin riesgo.

El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna norma, interpretación o revisión que se haya emitido pero que aún no esté vigente.

#### Nuevas políticas contables y modificaciones

##### Subvenciones públicas

Se reconocen las subvenciones públicas cuando existe la certeza razonable de que se recibirán. Los préstamos concedidos y/o avalados por estados que representan tipos de interés de mercado se registran por el importe de los fondos recibidos y se reconocen en el epígrafe de Deudas financieras. Aquellos préstamos concedidos y/o avalados por estados que representan tipos de interés por debajo del mercado se reconocen inicialmente a su valor razonable y se incluyen en el epígrafe de deudas financieras, registrándose el diferencial sobre los fondos recibidos en el epígrafe de Ingresos diferidos y trasladándose a la cuenta financiera correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática. Las subvenciones que compensan al Grupo por gastos asumidos se reconocen en la cuenta financiera correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática en los periodos en los que se reconocen los gastos.

#### Estimaciones contables críticas, hipótesis y juicios

##### Juicios y estimaciones empleados para determinar el impacto del COVID-19 en los estados financieros intermedios

El Grupo ha aplicado juicios a la hora de evaluar el impacto del COVID-19 sobre la incertidumbre estimativa relacionada con la determinación de las previsiones sobre flujos de efectivo en el marco de los planes de negocio aprobados. Las previsiones sobre flujos de efectivo fundamentan las siguientes áreas de estos estados financieros intermedios:

- El criterio de empresa en funcionamiento para la preparación de los estados financieros (véase la nota 1),
- Las operaciones de cobertura previstas, fundamentalmente de combustible y tipos de cambio, ya no se prevé que ocurran y, por lo tanto, las coberturas asociadas se dan de baja en las cuentas (véase la nota 3 y la nota 17),
- Los planes de flota a largo plazo para cada compañía operadora y, por lo tanto, el número de aviones inmovilizados permanentemente y deteriorados contablemente en la fecha de cierre del balance (véase la nota 3 y la nota 10),
- Los cálculos de valor en uso en cada una de las evaluaciones de deterioro de las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) (véase la nota 11), y
- La recuperabilidad de los activos por impuesto diferido (véase la nota 7).

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

**3. PARTIDAS EXCEPCIONALES**

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2020	2019
Pérdida por la baja contable de coberturas de ingresos de pasaje en moneda extranjera <sup>1</sup>	(38)	-
<b>Reconocido en ingresos</b>	<b>(38)</b>	-
Pérdida por la baja contable de coberturas de tipos de cambio <sup>1</sup>	1.269	-
Deterioro de flota y activos asociados <sup>2</sup>	731	-
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota <sup>3</sup>	77	-
Provisión para acuerdo <sup>4</sup>	22	-
<b>Reconocidos como gastos de explotación</b>	<b>2.099</b>	-
<b>Total cargo excepcional antes de impuestos</b>	<b>2.137</b>	-
<b>Impuestos sobre partidas excepcionales</b>	<b>(296)</b>	-
<b>Total cargo excepcional después de impuestos</b>	<b>1.841</b>	-

<sup>1</sup> El cargo excepcional en combustible y derechos de emisión de 1.269 millones de euros está representado por un gasto de 1.372 millones de euros relacionado con derivados de combustible y un crédito de 103 millones de euros relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados, y el cargo excepcional en ingresos de pasaje de 38 millones de euros corresponde a la baja contable de las coberturas de los derivados de combustible asociados y los derivados de tipos de cambio sobre los ingresos y el consumo de combustible previstos. Estas pérdidas se han originado en el deterioro sustancial de la demanda de transporte aéreo a causa del brote del COVID-19, que ha provocado que ya no se prevea realizar un porcentaje sustancial de las compras de combustible cubiertas en dólares estadounidenses y las transacciones de ingresos de pasaje cubiertas en varias monedas atendiendo a las previsiones operativas que maneja el Grupo en la fecha de cierre del balance de situación. La estrategia de gestión de riesgos del Grupo ha sido acumular paulatinamente estas coberturas durante un periodo de tres años, cuando los niveles previstos de consumo de combustible e ingresos de pasaje eran superiores a las expectativas actuales. Por consiguiente, las coberturas de estas operaciones se han dado de baja en las cuentas y las pérdidas se han reconocido en la Cuenta de resultados.

El crédito fiscal asociado era de 204 millones de euros, con 7 millones de euros atribuibles al cargo sobre los ingresos de pasaje y 197 millones de euros atribuibles al gasto de combustible. Se ofrece más información en la nota 17.

<sup>2</sup> El cargo excepcional total por deterioro de 731 millones de euros representa el deterioro de activos de flota de 729 millones de euros y el deterioro de otros activos de 2 millones de euros. El deterioro de flota se refiere a 55 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que han quedado inmovilizadas y otras 6 aeronaves que se han depreciado hasta su valor recuperable a 30 de junio de 2020, lo que incluye 32 aeronaves Boeing 747, 15 aeronaves Airbus A340, 4 aeronaves Airbus A320, 4 aeronaves Airbus A330-200, 2 aeronaves Boeing 777-200 y 4 aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 635 millones de euros se registran en el inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 94 millones de euros se registran en activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas. A raíz de estos deterioros, todos los activos se contabilizan a sus importes recuperables. El cargo excepcional por deterioro se ha registrado en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro de la Cuenta de resultados.

El cargo por deterioro ha surgido del deterioro sustancial de la demanda de transporte aéreo actual y prevista provocado por el brote del COVID-19, lo que ha llevado al Grupo a reevaluar la capacidad a medio y largo plazo, así como la utilización de la flota.

El crédito fiscal asociado fue de 87 millones de euros.

<sup>3</sup> El cargo excepcional de 77 millones de euros en el epígrafe de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota comprende un gasto por depreciación de existencias de 71 millones de euros y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamientos de 6 millones de euros. El gasto por depreciación de existencias representa esas existencias consumibles que, a la vista de los deterioros de activos anteriores, ya no se prevé utilizar. El cargo relacionado con el reconocimiento de las provisiones por contratos de arrendamiento de 6 millones de euros representa la estimación de los costes adicionales para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con los aviones arrendados anteriores que han quedado inmovilizados permanentemente y deteriorados contablemente.

El crédito fiscal asociado fue de 5 millones de euros.

<sup>4</sup> El cargo excepcional de 22 millones de euros representa la mejor estimación de la Dirección sobre el importe de la posible sanción de la Oficina del Comisario de Información (*Information Commissioner's Office*, ICO) del Reino Unido en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018. El proceso está en marcha y no se ha publicado la sanción definitiva. El cargo excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, con el correspondiente importe registrado en Provisiones.

El reconocimiento de este cargo no tiene ningún efecto fiscal.



**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 4. ESTACIONALIDAD

Excepto por el impacto del COVID-19, 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.

## 5. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

## a Segmentos de negocio

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

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

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

Las funciones de plataforma del negocio tienen como cometido principal prestar apoyo a las operaciones de las aerolíneas. Estas actividades no se consideran como segmentos operativos declarables, ya que generan ingresos al margen de las actividades del Grupo y las decisiones de asignación de recursos se toman en base al negocio de pasajeros o no son supervisadas por el Comité de Dirección de IAG y son incluidas en Otras empresas del Grupo.

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020

Millones de euros	2020					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
<b>Ingresos</b>						
Ingreso de pasaje	2.566	784	317	315	131	<b>4.113</b>
Ingreso de carga	448	107	-	60	-	<b>615</b>
Otros ingresos	156	335	4	-	65	<b>560</b>
Ingreso externo	3.170	1.226	321	375	196	<b>5.288</b>
Ingreso entre segmentos	53	147	(8)	2	211	<b>405</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>3.223</b>	<b>1.373</b>	<b>313</b>	<b>377</b>	<b>407</b>	<b>5.693</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(1.134)	(430)	(139)	(93)	(49)	<b>(1.845)</b>
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>(1.094)</b>	<b>(359)</b>	<b>(268)</b>	<b>(189)</b>	<b>10</b>	<b>(1.900)</b>
Partidas excepcionales (nota 3) <sup>2</sup>	<b>(1.360)</b>	<b>(508)</b>	<b>(118)</b>	<b>(127)</b>	<b>(24)</b>	<b>(2.137)</b>
<b>Pérdida de las operaciones</b>	<b>(2.454)</b>	<b>(867)</b>	<b>(386)</b>	<b>(316)</b>	<b>(14)</b>	<b>(4.037)</b>
Gastos no operativos netos						(169)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>						<b>(4.206)</b>
Total activos	19.219	8.178	3.658	2.026	(981)	<b>32.100</b>
Total pasivos	(16.488)	(7.748)	(3.692)	(1.592)	(1.795)	<b>(31.315)</b>

<sup>1</sup> Incluye eliminaciones sobre activos totales de 14.159 millones de euros y pasivos totales de 4.077 millones de euros.

<sup>2</sup> En las partidas excepcionales se incluyen los siguientes deterioros por segmento: 463 millones de euros en British Airways; 234 millones de euros en Iberia; 25 millones de euros en Aer Lingus; y 9 millones de euros en otras empresas del Grupo.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 5. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019

Millones de euros	2019					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
Ingresos						
Ingreso de pasaje	6.492	1.839	1.053	936	266	10.586
Ingreso de carga	404	125	-	26	1	556
Otros ingresos	333	428	7	3	113	884
Ingreso externo	7.229	2.392	1.060	965	380	12.026
Ingreso entre segmentos	105	237	-	3	288	633
Ingresos por segmento	7.334	2.629	1.060	968	668	12.659
Depreciación, amortización y deterioro	(621)	(191)	(120)	(64)	(39)	(1.035)
Beneficio de las operaciones antes de partidas	873	109	5	78	30	1.095
Beneficio de las operaciones	873	109	5	78	30	1.095
Gastos no operativos netos						(88)
Beneficios antes de impuestos						1.007
Total activos	22.351	8.787	3.734	2.260	(1.062)	36.070
Total pasivos	(15.309)	(7.091)	(3.478)	(1.450)	(2.162)	(29.490)

<sup>1</sup>Incluye eliminaciones sobre activos totales de 14.731 millones de euros y pasivos totales de 4.570 millones de euros.

## b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2020	2019
Reino Unido	1.739	4.047
España	1.024	2.030
EE. UU.	750	2.111
Resto del mundo	1.775	3.838
	5.288	12.026

Activos por área

A 30 de junio de 2020

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.029	1.303
España	5.238	1.404
EE. UU.	150	17
Resto del mundo	1.365	606
	17.782	3.330

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	12.214	1.401
España	5.324	1.402
EE. UU.	188	19
Resto del mundo	1.442	620
	19.168	3.442

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 6. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS CRÉDITOS/(CARGOS) NO OPERATIVOS

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2020	2019
<b>Gastos financieros</b>		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, pasivos financiados con activos y pasivos por arrendamientos	(311)	(273)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(6)	(18)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	7	9
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	(9)	1
Otros gastos financieros	(23)	-
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(342)</b>	<b>(281)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	15	22
Otros ingresos financieros	8	-
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>23</b>	<b>22</b>
<b>Crédito financiero neto correspondiente a pensiones</b>		
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	3	13
<b>Otros créditos/(cargos) no operativos</b>		
Ganancias por venta de inmovilizado material e inversiones	4	10
Beneficio reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	53	6
Pérdida no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(6)	(1)
Participación en (pérdidas)/beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	(3)	2
Ganancia neta correspondiente a otras inversiones en instrumentos de patrimonio	2	3
<b>Total Otros créditos no operativos</b>	<b>50</b>	<b>20</b>

## 7. IMPUESTOS

El crédito fiscal sobre el resultado después de partidas excepcionales para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 es de 400 millones de euros (2019: cargo de 201 millones de euros), y el tipo impositivo efectivo es del 10% (2019: 20%). El tipo impositivo efectivo del periodo fue diferente del tipo previsto del 20% debido al no reconocimiento de créditos fiscales en relación con determinadas pérdidas del periodo actual y periodos anteriores y con diferencias temporales deducibles, y debido a la cancelación de la rebaja del tipo impositivo en el Reino Unido y su impacto en los saldos de impuestos diferidos en el Reino Unido. Si se hubieran reconocido estas pérdidas y diferencias temporales deducibles, el crédito fiscal adicional hubiera sido de 371 millones de euros y el tipo impositivo efectivo hubiera sido del 18%.

## 8. BENEFICIOS POR ACCIÓN Y CAPITAL

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2020	2019
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	1.986	1.984
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	1.986	2.080
<b>Semestre finalizado el 30 de junio</b>		
Céntimos de euro	2020	2019
(Pérdida)/beneficio básico por acción	(191,7)	40,6
(Pérdida)/beneficio diluido por acción	(191,7)	39,2

El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022 no fue dilutivo en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo del beneficio diluido por acción.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

**8. BENEFICIOS POR ACCIÓN Y CAPITAL** continuación

El número de acciones emitidas a 30 de junio de 2020 asciende a 1.992.032.634 (31 de diciembre de 2019: 1.992.032.634) acciones ordinarias con un valor nominal de 0,50 euros por acción.

**9. DIVIDENDOS**

Como consecuencia del impacto de la situación creada por el COVID-19, el 2 de abril de 2020 el Consejo de Administración del Grupo ha acordado retirar la propuesta a la próxima Junta General Ordinaria de pagar un dividendo complementario de 0,17 euros por acción.

El Consejo de Administración no propone ningún dividendo durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2020 (30 de junio de 2019: cero).

El dividendo de 52 millones de euros abonado en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 está relacionado con las retenciones sobre el dividendo a cuenta de 2019, propuesto en Octubre de 2019.

**10. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL**

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2020	8.580	10.588	<b>19.168</b>	<b>3.442</b>
Altas	1.194	285	<b>1.479</b>	<b>137</b>
Modificaciones de arrendamientos	-	55	<b>55</b>	-
Bajas	(365)	(10)	<b>(375)</b>	<b>(76)</b>
Reclasificaciones	157	(155)	<b>2</b>	<b>(2)</b>
Depreciación, amortización y deterioro <sup>1</sup>	(1.083)	(685)	<b>(1.768)</b>	<b>(77)</b>
Movimientos por cambio de divisas	(377)	(402)	<b>(779)</b>	<b>(94)</b>
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2020</b>	<b>8.106</b>	<b>9.676</b>	<b>17.782</b>	<b>3.330</b>

<sup>1</sup> Incluye un cargo por deterioro de 731 millones de euros, principalmente en activos de flota, reconocido como partida excepcional (nota 3).

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2019	6.670	10.252	16.922	3.198
Altas	1.383	452	1.835	166
Bajas	(430)	-	(430)	(57)
Reclasificaciones	85	(85)	-	-
Depreciación, amortización y deterioro	(392)	(582)	(974)	(61)
Movimientos por cambio de divisas	48	74	122	12
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2019</b>	<b>7.364</b>	<b>10.111</b>	<b>17.475</b>	<b>3.258</b>

A 30 de junio de 2020, había préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo avalados con activos de flota con un valor neto contable de 1.557 millones de euros.

Las inversiones autorizadas y contratadas en inmovilizado pero no previstas en las cuentas ascienden a 11.306 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 12.830 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio de moneda extranjera.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 11. REVISIÓN DE DETERIORO

**Base de cálculo del importe recuperable**

El Grupo realiza la prueba de deterioro anual al fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial de vida útil indefinida en el cuarto trimestre de cada año basado en los planes de negocio a cinco años elaborados y aprobados en cada compañía operadora.

En cada fecha de cierre, el Grupo considera si existen indicios de deterioro potencial. A 30 de junio de 2020, las alteraciones provocadas por la pandemia del COVID-19 han dado lugar a un descenso de la demanda en todas las UGE y a incertidumbre económica a corto y medio plazo.

A consecuencia de ello, se ha llevado a cabo un análisis de deterioro completo en cada UGE a 30 de junio de 2020, en base a los planes de negocio actualizados de las compañías operadoras, los cuales se consolidan en el plan de negocio del Grupo, aprobado por el Consejo.

El importe recuperable de cada UGE se mide sobre la base de su valor en uso, que a 30 de junio de 2020 utiliza un modelo de flujos de caja descontados con medias ponderadas multiescenario. Estos escenarios se detallan en la sección sobre el principio de empresa en funcionamiento de la nota 1.

**Principales hipótesis**

Los cálculos de valor en uso para cada UGE recogieron los mayores riesgos derivados del COVID-19, incluyendo los flujos de efectivo actualizados previstos de la actividad reducida en los restantes seis meses de 2020 y hasta finales de 2024, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos para incorporar la mayor volatilidad bursátil y un descenso de las tasas de crecimiento a largo plazo.

Para cada una de las UGE internas, las principales hipótesis usadas en los múltiples escenarios medios ponderados cálculos del valor en uso son las siguientes:

%	A 30 de junio de 2020				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo	(32)-15	(24)-9	(60)-10	(49)-14	17-27
AKO proporcionado a 2019 <sup>1</sup>	45-90	42-98	39-111	40-103	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,6	1,2	0,8	1,4	1,2
Tasa de descuento antes de impuestos	10,3	10,7	10,5	10,7	12,5

%	A 31 de diciembre de 2019				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo	15	10-15	10-14	13-15	20-23
Crecimiento medio anual de los AKO	2-4	3	1-5	2-11	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,2	1,8	1,5	1,8	1,8
Tasa de descuento antes de impuestos	8,0	9,1	9,4	8,0	8,5

<sup>1</sup> En periodos anteriores, el Grupo aplicó como hipótesis clave el crecimiento medio anual de los AKO. A la vista del impacto del COVID-19, el Grupo ha presentado los AKO como una proporción del nivel de AKO conseguidos en 2019, antes de la aplicación del cálculo de valor terminal.

Los AKO previstos reflejan el rango de AKO como porcentaje de los AKO finales de 2019 durante el periodo cubierto por las previsiones, basado en el crecimiento previsto de la red y teniendo en consideración las previsiones de mercado de la Dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE en función de la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) (fuente: *Oxford Economics*).

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

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 11. REVISIÓN DE DETERIORO continuación

**Resumen de los resultados**

A 30 de junio de 2020, la Dirección evaluó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

Se han considerado posibles cambios razonables en las hipótesis clave para cada UGE, en su caso, lo que incluye una reducción del margen operativo del 2% cada año, de los AKO del 5% cada año, de las tasas de crecimiento a largo plazo hasta el cero, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales y un aumento del precio del combustible del 40%.

Aunque el importe recuperable de la UGE Iberia se calcula que excede el valor contable en 628 millones de euros, el importe recuperable sería inferior al valor contable al aplicar algunos de los posibles cambios razonables en las hipótesis clave. El importe recuperable de la UGE Iberia sería igual a su valor contable si se aplicara lo siguiente individualmente a las proyecciones de flujos de efectivo: (i) si la tasa de descuento antes de impuestos aplicada hubiera sido 1,4 puntos porcentuales más alta; (ii) si el margen operativo hubiera sido un 2% más bajo; (iii) si los AKO hubieran sido un 4,1% más bajos; y (iv) si el precio del combustible hubiera sido un 7,1% más alto.

No surge ningún deterioro en el resto de posibles cambios razonables que podrían sufrir las principales hipótesis aplicadas a la UGE Iberia ni en ninguno de los posibles cambios razonables que podrían sufrir las principales hipótesis aplicadas al resto de UGE.

En la nota 3 se informa sobre los cargos por deterioro contable reconocidos en relación con los activos de flota inmovilizados permanentemente a 30 de junio de 2020.

## 12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

## a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2020 y 31 de diciembre de 2019 por tipo y clasificación a efectos de medición:

**A 30 de junio de 2020**

Millones de euros	Activos financieros			Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	71	-	-	<b>71</b>
Instrumentos financieros derivados <sup>1</sup>	-	-	518	-	<b>518</b>
Otros activos no corrientes	179	-	-	68	<b>247</b>
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	791	-	-	-	<b>791</b>
Otros activos corrientes	310	-	-	711	<b>1.021</b>
Instrumentos financieros derivados <sup>1</sup>	-	-	569	-	<b>569</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.320	-	-	-	<b>1.320</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.696	-	-	-	<b>4.696</b>

<sup>1</sup>Para más información relativa a instrumentos financieros derivados, véase nota 17.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

Millones de euros	Pasivos financieros				Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
<b>Pasivos no corrientes</b>						
Pasivos por arrendamientos	8.987	-	-	-	-	<b>8.987</b>
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.672	-	-	-	-	<b>4.672</b>
Instrumentos financieros derivados <sup>1</sup>	-	-	741	-	-	<b>741</b>
Otros pasivos a largo plazo	-	-	-	116	-	<b>116</b>
<b>Pasivos corrientes</b>						
Pasivos por arrendamientos	1.604	-	-	-	-	<b>1.604</b>
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.216	-	-	-	-	<b>1.216</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.824	-	-	598	-	<b>3.422</b>
Instrumentos financieros derivados <sup>1</sup>	-	-	1.699	-	-	<b>1.699</b>

<sup>1</sup> Para más información relativa a instrumentos financieros derivados, véase nota 17.

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Activos financieros				Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
<b>Activos no corrientes</b>						
Otras inversiones en patrimonio	-	82	-	-	-	82
Instrumentos financieros derivados	-	-	268	-	-	268
Otros activos no corrientes	133	-	-	140	-	273
<b>Activos corrientes</b>						
Deudores comerciales	2.255	-	-	-	-	2.255
Otros activos corrientes	414	-	-	900	-	1.314
Instrumentos financieros derivados	-	-	324	-	-	324
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.621	-	-	-	-	2.621
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.062	-	-	-	-	4.062

Millones de euros	Pasivos financieros				Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
<b>Pasivos no corrientes</b>						
Pasivos por arrendamientos	9.352	-	-	-	-	9.352
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	3.059	-	-	-	-	3.059
Instrumentos financieros derivados	-	-	286	-	-	286
Otros pasivos a largo plazo	12	-	-	59	-	71
<b>Pasivos corrientes</b>						
Pasivos por arrendamientos	1.694	-	-	-	-	1.694
Componente corriente de la deuda a largo plazo	149	-	-	-	-	149
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.881	-	-	463	-	4.344
Instrumentos financieros derivados	-	-	252	-	-	252

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

## b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

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

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

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

**Nivel 3:** *Inputs* para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables.

El valor razonable del efectivo y otros activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes, otros activos no corrientes, acreedores y otras cuentas a pagar se aproximan a su valor contable, debido fundamentalmente a los vencimientos a corto plazo de estos instrumentos.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 30 de junio de 2020 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	71	71	<b>71</b>
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	1.087	-	1.087	<b>1.087</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	1.321	4.307	-	5.628	<b>5.888</b>
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	2.440	-	2.440	<b>2.440</b>

<sup>1</sup> La parte corriente de los activos financieros derivados es de 569 millones de euros.

<sup>2</sup> La parte corriente de los pasivos financieros derivados es de 1.699 millones de euros.



**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de Diciembre de 2019 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	10	-	72	82	82
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	592	-	592	592
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	1.640	1.985	-	3.625	3.208
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	538	-	538	538

<sup>1</sup> La parte corriente de los activos financieros derivados es de 324 millones de euros.

<sup>2</sup> La parte corriente de los pasivos financieros derivados es de 252 millones de euros.

No se produjeron traspasos entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el periodo.

Los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior se miden a valor razonable a efectos de presentación en el informe financiero consolidado, a excepción de los préstamos bancarios y otros, que se miden a coste amortizado.

## c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	30 de junio de 2020	31 de diciembre de 2019
Saldo inicial del periodo	72	63
Altas	3	6
Movimientos por cambio de divisas	(4)	3
<b>Saldo final del periodo</b>	<b>71</b>	<b>72</b>

## 13. DEUDAS

Millones de euros	30 de junio de 2020	31 de diciembre de 2019
<b>Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	1.113	75
Pasivos para la financiación de activo	103	74
Pasivos por arrendamientos	1.604	1.694
	<b>2.820</b>	<b>1.843</b>
<b>No corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	2.901	1.879
Pasivos para la financiación de activo	1.771	1.180
Pasivos por arrendamientos	8.987	9.352
	<b>13.659</b>	<b>12.411</b>

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2028. Existen préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo por importe de 1.367 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 266 millones de euros) garantizados por activos de flota con un valor neto contable de 1.557 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 325 millones de euros) (nota 10). Los pasivos para la financiación de activo están garantizados en todos los casos por aeronaves asociadas u otro inmovilizado material.

El 30 de marzo de 2020, British Airways amplió su Línea de Crédito Renovable (*Revolving Credit Facility*, RCF) en dólares estadounidenses por un plazo de un año, desde el 23 de junio de 2020 hasta el 23 de junio de 2021. El importe disponible a través de la línea de crédito ampliada es de 1.230 millones de euros (1.380 millones de dólares estadounidenses) en el momento de ejercer la opción de ampliación. A 30 de junio de 2020, 523 millones de euros (588 millones de dólares estadounidenses) permanecen sin retirar y disponibles.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

### 13. DEUDAS continuación

El 12 de abril de 2020, British Airways se acogió al CCFF y emitió pagarés a favor del Gobierno británico por valor de 330 millones de euros (298 millones de libras esterlinas) con un importe de principal de 300 millones de libras esterlinas y reembolsables en abril de 2021.

El 30 de abril de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados a tipo variable por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente. Estas líneas de crédito se amortizarán a partir del 30 de abril de 2023 y vencen en 2025.

El 19 de mayo de 2020, British Airways formalizó un préstamo hipotecario sindicado por importe de 667 millones de euros (750 millones de dólares estadounidenses) avalado con un conjunto específico de aeronaves. El préstamo es reembolsable en un plazo de doce meses desde la fecha de firma. A 30 de junio de 2020, se ha dispuesto íntegramente de este préstamo y, por tanto, se redujeron las garantías en forma de aeronaves disponibles para la RCF de British Airways.

El 10 de junio de 2020 Iberia formalizó un préstamo hipotecario de 203 millones de euros (228 millones de dólares estadounidenses) avalado con un conjunto específico de aeronaves. El préstamo es reembolsable en un plazo de doce meses desde la fecha de firma. A 30 de junio de 2020, 167 millones de euros (189 millones de dólares estadounidenses) permanecen sin retirar.

### 14. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo se concedieron 7.387.766 opciones de coste cero en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (*Performance Share Plan*, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. 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 sobre las que se concedieron las opciones, o basado en el precio de las acciones en la fecha en las que se conceden dependiendo de los criterios de rendimiento adjuntos. Los datos utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP concedidos en el periodo son los siguientes:

Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	35
Vida esperada de las opciones (años)	4,4
Precio medio ponderado de la acción (libras esterlinas)	4,59

El Grupo también realizó adjudicaciones en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo (*Incentive Award Deferral Plan*, IADP), a tenor del cual se adjudicaron 1.694.385 acciones condicionadas durante el periodo.

### 15. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el *Airways Pension Scheme* (APS) y el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros. NAPS se cerró a devengos futuros el 31 de marzo de 2018, lo que produjo una reducción de las obligaciones por prestaciones definidas. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los partícipes se incrementarán anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medidas conforme a las órdenes de aumento de pensiones del gobierno británico (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders*, PIRO), que desde 2011 se basan en el IPC). En el marco del cierre de NAPS a devengos futuros de prestaciones en 2018, British Airways acordó realizar ciertos pagos de transición adicionales a los partícipes de NAPS si el déficit se había reducido más de lo previsto en las fechas de valoración de 2018 o 2021. La valoración de 2018 no ha dado lugar a ningún pago y no se ha constituido ninguna provisión para dichos pagos tras la valoración de 2021 en la valoración de las obligaciones por prestaciones definidas. La valoración actuarial de NAPS a 31 de marzo de 2018 resultó en un déficit de 2.736 millones de euros.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984. Las prestaciones previstas en APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas por inflación en el pago. La valoración actuarial de APS a 31 de marzo de 2018 resultó en un superávit de 683 millones de euros.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

**15. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL** continuación

Los planes de pago del déficit se acuerdan con el Administrador de cada plan cada tres años en función de la valoración actuarial en lugar de aplicar la valoración contable establecida por la NIC 19. En octubre de 2019, se acordó el último plan de pago sobre la posición a 31 de marzo de 2018 para NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2018 para APS y NAPS difieren de la valoración realizada bajo la NIC 19 "Prestaciones para empleados" a 31 de diciembre de 2019, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de la NIC 19 usadas en las hipótesis de valoración contable. Por ejemplo, la NIC 19 obliga a que la tasa de descuento esté basada en los rendimientos de los bonos corporativos, sin importar cómo se invierten en realidad los activos, lo que puede provocar que los cálculos contenidos en este informe no sean la mejor estimación del coste que supone para el Grupo abonar prestaciones en virtud de los dos planes. La estrategia de inversión de cada Plan probablemente cambie a lo largo de su vida, por lo que la relación entre la tasa de descuento y la tasa prevista de rentabilidad sobre los activos de cada plan también podría cambiar.

Millones de euros	30 de junio de 2020			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.634	21.715	410	30.759
Valor actual de los pasivos del plan	(8.181)	(22.383)	(691)	(31.255)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	453	(668)	(281)	(496)
Efecto del techo de activos/(pasivos) <sup>1</sup>	(136)	(252)	-	(388)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(10)	(10)
<b>A 30 de junio de 2020</b>	<b>317</b>	<b>(920)</b>	<b>(291)</b>	<b>(894)</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				331
Obligaciones de retribuciones a empleados				(1.225)
				(894)

Millones de euros	31 de diciembre de 2019 <sup>2</sup>			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.830	22.423	428	31.681
Valor actual de los pasivos del plan	(8.401)	(21.650)	(731)	(30.782)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	429	773	(303)	899
Efecto del techo de activos <sup>1</sup>	(127)	(847)	-	(974)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
<b>A 31 de diciembre de 2019</b>	<b>302</b>	<b>(74)</b>	<b>(314)</b>	<b>(86)</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				314
Obligaciones de retribuciones a empleados				(400)
				(86)

<sup>1</sup> APS se encuentra en situación de superávit contable según la NIC 19 (2019: ambos APS y NAPS) y NAPS tiene requisitos mínimos de financiación futuros y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Estas devoluciones están restringidas debido a las retenciones de impuestos que debería pagar el Administrador.

<sup>2</sup> La nota 1 contiene información relacionada con la reclasificación de Obligaciones por retribuciones a empleados a impuesto diferido a 31 de diciembre de 2019.

A 30 de junio de 2020, se revisaron y actualizaron los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS con el fin de reflejar las condiciones de mercado en dicha fecha. Los supuestos principales empleados fueron los siguientes:

Porcentaje anual	A 30 de junio de 2020		A 31 de diciembre de 2019	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Tasa de descuento	1,35	1,55	1,85	2,05
Tasa de incremento del salario pensionable	2,85	-	2,90	-
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	2,85	2,20	2,90	2,15
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	2,85	-	2,90	-
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	-	2,20	-	2,15

Más información sobre la base de los supuestos está incluida en la nota 30 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019.

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2018, utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y los Administradores de cada plan.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 16. PROVISIONES

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones para reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2020	1.675	528	664	82	98	<b>3.047</b>
Provisiones registradas durante el periodo	199	6	19	33	15	<b>272</b>
Utilizadas durante el periodo	(99)	(87)	(13)	(16)	(14)	<b>(229)</b>
Reversiones de importes no utilizados <sup>1</sup>	(109)	-	-	(5)	(4)	<b>(118)</b>
Actualización de descuento	4	-	2	-	-	<b>6</b>
Diferencias de cambio de divisas	(17)	(3)	(1)	(4)	(3)	<b>(28)</b>
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2020</b>	<b>1.653</b>	<b>444</b>	<b>671</b>	<b>90</b>	<b>92</b>	<b>2.950</b>
Desglose:						
Corrientes	373	173	57	68	48	<b>719</b>
No corrientes	1.280	271	614	22	44	<b>2.231</b>
	<b>1.653</b>	<b>444</b>	<b>671</b>	<b>90</b>	<b>92</b>	<b>2.950</b>

<sup>1</sup>En las provisiones para grandes reparaciones se incluyen importes que el Grupo contempla en relación con aeronaves arrendadas y el coste de devolver los activos de flota en las condiciones definidas previamente en los contratos. Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, en el marco de una serie de modificaciones de los arrendamientos, estas condiciones previas se han eliminado y la provisión relacionada se ha revertido a la Cuenta de resultados.

## 17. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés) el riesgo de contraparte y el riesgo de liquidez. Los principales efectos de dichos riesgos en los estados financieros resumidos intermedios se exponen a continuación:

**Riesgo de precios del combustible**

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. Con objeto de mitigar este riesgo, dentro de la estrategia de gestión del riesgo de precios del combustible del Grupo se formalizan diversos instrumentos derivados extrabursátiles. La estrategia del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible futuro para los próximos tres años dentro de los perfiles de coberturas aprobados.

A raíz de una caída sustancial del precio del petróleo y productos asociados durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, el valor razonable de estos pasivos netos por instrumentos derivados era de 2.047 millones de euros a 30 de junio de 2020, lo que representa una pérdida de 1.936 millones de euros desde el 1 de enero de 2020 que se reconoció en Otro resultado global. Además, con el considerable descenso de la demanda de transporte aéreo y la paralización de la mayor parte de la flota durante el segundo trimestre de 2020, ya no se preveía que ocurriera una proporción importante de las relaciones de cobertura asociadas y, posteriormente, las coberturas de combustible se dieron de baja en las cuentas. Como resultado de esta baja contable, 1.372 millones de euros en pérdidas se reclasificaron en la Cuenta de resultados y se reconocieron en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión.

La pérdida derivada de la baja contable de las coberturas de combustible se ha registrado como partida excepcional. Véase la nota 3 para más detalles.

La determinación del número de relaciones de cobertura para dar de baja las coberturas de combustible supone un juicio de valor determinante y depende considerablemente de los supuestos relativos a la duración de la paralización de la mayor parte de la flota y del periodo durante el que se producirá la recuperación de la demanda.

**Riesgo de tipos de cambio**

El Grupo está expuesto a un riesgo de cambio de divisas sobre los ingresos, compras y deuda denominados en monedas diferentes a la moneda funcional del Grupo. Las divisas en las que están denominadas esas transacciones son, principalmente, el euro, el dólar estadounidense y la libra esterlina. El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante los riesgos de divisa. La estrategia del Grupo es cubrir una parte de sus ventas y compras hasta los siguientes tres años.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

### 17. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO continuación

A 30 de junio de 2020, el valor razonable de los activos netos de instrumentos derivados denominados en moneda extranjera era de 706 millones de euros, lo que representa una ganancia de 597 millones de euros, desde el 1 de enero de 2020 que se reconoció en Otro resultado global. De acuerdo con el riesgo de precios del combustible al que se alude anteriormente, ya no se esperaba que ocurriera un porcentaje considerable de las relaciones de cobertura asociadas a derivados sobre combustible en moneda extranjera y derivados sobre ingresos en moneda y, posteriormente, se dieron de baja en las cuentas. Como resultado de esta baja contable, 103 millones de euros en ganancias asociadas a derivados sobre combustible en moneda extranjera y 38 millones de euros de pérdidas asociadas con derivados sobre ingresos en moneda extranjera, se reclasificaron en la Cuenta de resultados y se reconocieron en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión y en Ingresos de pasaje, respectivamente.

#### Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda y los depósitos de efectivo. El riesgo de tipos de interés sobre los préstamos a tipo variable se gestiona mediante *swaps* de tipos de interés, *swaps* de divisas de tipos variables a fijos y *collars* de tipos de interés.

#### Riesgo de contrapartida

El riesgo de contrapartida es el riesgo de que una contraparte de un instrumento financiero o contrato con clientes incumpla sus obligaciones contractuales y provoque una pérdida económica. El Grupo está expuesto al riesgo de contrapartida en sus actividades de financiación, incluidos los depósitos en bancos y entidades financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros. El Grupo aplica políticas y procedimientos para controlar el riesgo asignando límites a cada contraparte según su exposición y por compañía operativa y formalizando operaciones únicamente con contrapartes con un riesgo de crédito muy bajo.

Al final de cada periodo, el Grupo evalúa el efecto del riesgo de contrapartida y el riesgo de crédito propio del Grupo sobre el valor razonable de los derivados y las posibles ineficacias se reconocen inmediatamente en la Cuenta de resultados, dentro del epígrafe Otros gastos no operativos.

### 18. PASIVOS CONTINGENTES

A continuación se detallan los pasivos contingentes. El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos derivados de estos procedimientos y por lo tanto no se reconoció una provisión en relación a estos procedimientos.

En la nota 3 se informa sobre los pasivos contingentes anteriores asociados al robo de datos de clientes en British Airways que se han reconocido como provisiones para demandas judiciales en la nota 16.

El Grupo también se enfrenta a otros litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 30 de junio de 2020 ascendían a 54 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 53 millones de euros).

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 30 de junio de 2020 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

#### Pasivos contingentes relacionados con impuestos

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes, en todos los impuestos, que a 30 de junio de 2020 ascendían a 187 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 165 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Por lo tanto, el Grupo no considera adecuado realizar una provisión por estos importes. Incluido dentro de los pasivos contingentes relacionados con impuestos se encuentra lo siguiente:

##### *Ganancias resultantes de la fusión*

Tras las inspecciones fiscales relativas al periodo de 2011 a 2014, la Agencia Tributaria española dirigió a la Sociedad una valoración de liquidación del impuesto sobre sociedades relacionada con la fusión entre British Airways e Iberia en 2011. Esta valoración de liquidación asciende a 69 millones de euros y se traduce en un pasivo contingente de 90 millones de euros incluyendo los intereses devengados. Posteriormente, la Sociedad interpuso un recurso contra la propuesta de liquidación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central (TEAC). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de la Agencia Tributaria española. Tras esto, la Sociedad recurrió el fallo ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019. La Sociedad no espera que se celebre la vista en la Audiencia Nacional antes de 2021.

La Sociedad cuestiona los aspectos técnicos de la valoración de liquidación y el fallo del TEAC, tanto en lo que respecta al hecho de que se produjera una ganancia como a la cuantía de dicha ganancia. La Sociedad considera que tiene argumentos sólidos para fundamentar sus recursos. La Sociedad no considera adecuado provisionar estos importes y, por lo tanto, ha reconocido esta cuestión como un pasivo contingente.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

**19. SUBVENCIONES Y AYUDAS PÚBLICAS**

Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, British Airways, IAG Loyalty y otras filiales recurrieron al *Coronavirus Job Retention Scheme* puesto en marcha por el Gobierno británico y que permite a los empleados sujetos a expedientes de regulación temporal de empleo cobrar el 80% de su salario con un máximo de 2.500 libras al mes. En el mismo periodo, Aer Lingus recurrió al *Temporary Wage Subsidy Scheme* puesto en marcha por el Gobierno irlandés y que permite a los empleados acogidos al plan cobrar su salario hasta un máximo de 410 euros a la semana. El importe total de estas ayudas recibidas por el Grupo ascendió a 155 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2019: cero) y se muestra compensado dentro de los Gastos de personal en la Cuenta de resultados.

Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, Iberia y Vueling se acogieron al Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) ofrecido por el Gobierno español. Bajo este plan, el empleo queda suspendido temporalmente y el salario de los empleados designados es pagado directamente por el estado y no se transfiere dinero a las empresas. Si estos empleados designados no hubieran sido suspendidos temporalmente en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, el Grupo habría asumido unos gastos de personal adicionales de 127 millones de euros.

El 12 de abril de 2020, British Airways se acogió al CCFF lanzado por el Gobierno británico. En el marco del CCFF, British Airways recibió 330 millones de euros (298 millones de libras esterlinas) al tipo de interés de mercado vigente. Esta línea de financiación se clasifica dentro del epígrafe de Deudas financieras del Balance. Para obtener más información, consulte la nota 13.

El 30 de abril de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente, al tipo de interés de mercado vigente. En España, el ICO ha garantizado el 70% de los dos préstamos. Los préstamos y las comisiones asociadas se clasifican en el epígrafe de deudas financieras del Balance. Para obtener más información, consulte la nota 13.

No existen condiciones incumplidas o contingencias relacionadas con estas subvenciones.

**20. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS**

El Grupo realizó las siguientes transacciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad.

Ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	2020	30 de junio 2019
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	2	3
Ventas a accionistas significativos	7	13
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	25	33
Compras a accionistas significativos	47	66

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

Millones de euros	30 de	31 de
	junio de 2020	diciembre de 2019
<b>Cuentas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes debidos por empresas asociadas	3	2
Importes debidos por accionistas significativos	1	8
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes debidos a empresas asociadas	2	3
Importes debidos a accionistas significativos	-	18

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2020 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2019: cero).

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020

## 20. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS continuación

**Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección**

La remuneración del personal de alta dirección del Grupo es la siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2020	2019
<b>Salario base, honorarios y otros beneficios</b>		
Retribución del Consejo de Administración	2	2
Retribución del Comité de Dirección	3	4

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2020, la retribución del Consejo de Administración incluye dos consejeros ejecutivos (en el periodo de seis meses a 30 de junio de 2019 había tres consejeros ejecutivos pero solo dos cada vez, dado que se produjo un cambio de Director Financiero en la Junta General de Accionistas). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 11 miembros (30 de junio de 2019: 11 miembros), excluidos los consejeros ejecutivos. En 2020, los consejeros ejecutivos han asumido una reducción del 20% en su salario base desde el 1 de abril de 2020, los consejeros no ejecutivos han asumido una reducción del 20% de sus honorarios desde el 1 de abril de 2020 y los miembros del Comité de Dirección han asumido una reducción de al menos el 20% de su salario base desde el 1 de abril de 2020.

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los consejeros ejecutivos y al Comité de Dirección. En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 la Compañía realizó aportaciones por 20.000 euros (2019: 33.000 euros).

A 30 de junio de 2020 el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 1 millón de euros (2019: 1 millón de euros).

A 30 de junio de 2020 no existían préstamos pendientes de amortizar con consejeros o ejecutivos del Grupo (2019: cero).

## 21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

El 24 de julio de 2020, el Grupo anunció que IAG Loyalty ha firmado una renovación de varios años que extiende su acuerdo comercial global con American Express. Según estos acuerdos, American Express realizará un pago a IAG Loyalty de aproximadamente 830 millones de euros (750 millones de libras esterlinas), una parte significativa del cual es una compra anticipada de puntos Avios que American Express utilizará en el Reino Unido y en todo el mundo para sus tarjetas de marca compartida con British Airways y su programa "*Membership Rewards Programme*".

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

### DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 11.1.b DEL REAL DECRETO ESPAÑOL 1362/2007, DE 19 DE OCTUBRE.

Los consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad"), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 30 de julio de 2020, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2020, elaborados con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

30 de julio de 2020

---

Antonio Vázquez Romero  
Presidente

---

William Matthew Walsh  
Consejero Delegado

---

Marc Jan Bolland

---

Margaret Ewing

---

Francisco Javier Ferrán Larraz

---

Stephen William Lawrence Gunning

---

Deborah Linda Kerr

---

María Fernanda Mejía Campuzano

---

Kieran Charles Poynter

---

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

---

Lucy Nicola Shaw

---

Alberto Terol Esteban



## INFORME DE REVISIÓN LIMITADA SOBRE ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

A los accionistas de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. por encargo de la Dirección:

### Informe sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados

#### *Introducción*

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (en adelante los estados financieros intermedios) de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2020, y la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de flujos de efectivo, el estado de cambios en el patrimonio neto, y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007 y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del *Financial Conduct Authority* del Reino Unido. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### *Alcance de la revisión*

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

#### *Conclusión*

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del *Financial Conduct Authority* del Reino Unido.

#### *Párrafos de énfasis*

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 1 de los estados financieros intermedios, en la cual se indica que el Grupo podría requerir de fondos adicionales, por encima de los comprometidos contractualmente al 30 de julio de 2020, en el caso de que el impacto del COVID-19 fuera más severo que las expectativas de la Dirección. Como se expone en la Nota 1, esta condición indica que existe una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 1 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

#### *Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios*

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este periodo y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. y sociedades dependientes.

*Párrafo sobre otras cuestiones*

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del *Financial Conduct Authority* del Reino Unido.

ERNST & YOUNG, S.L.

---

Hildur Eir Jónsdóttir

30 de julio de 2020

## INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de Rendimiento Alternativos (IRA), algunos de los cuales han sido identificados como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estos indicadores no están definidos bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF y pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo en base a una "Oferta comercial sin competencia", un "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación". En la sección titulada "Indicadores clave de rendimiento" del Informe y cuentas anuales 2019 de IAG se explica en mayor detalle por qué se emplean estos indicadores.

A continuación figura la definición de cada Indicador de rendimiento alternativo presentado en este informe, así como una conciliación al indicador más similar conforme a las NIIF.

### a Cambios en las IRA en 2020

Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 el Grupo ha realizado un cambio en los indicadores clave de rendimiento con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2019.

Información financiera proforma - El Grupo ha adoptado la NIIF 16 "Arrendamientos" el 1 enero de 2019 y ha aplicado el método de transición retrospectiva modificada. Al hacerlo, las cifras comparativas del 2018 no se han reformulado. Por lo tanto, para ofrecer una base de comparación coherente con 2019, en 2018 el Grupo introdujo información financiera proforma. Dado que ya no se requieren las cifras comparativas de 2018, ya no es necesaria dicha información proforma.

### b Resultado después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia. Las partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluyen partidas como los importantes acuerdos de liquidación alcanzados con los planes de pensiones del Grupo; una reestructuración significativa; el efecto de las operaciones de combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo; una importante baja contable de coberturas; acuerdos judiciales; y el efecto de la venta, baja o deterioro contable de un activo o inversión en un negocio.

A la hora de identificar y cuantificar las partidas que se ajustan, el Grupo aplica sistemáticamente una política que define criterios que deben cumplirse obligatoriamente para que una partida sea considerada excepcional.

La Dirección cree que estos indicadores adicionales son útiles, ya que excluyen el efecto sobre el beneficio de las operaciones derivado de las partidas excepcionales, que tienen una incidencia menor en las actividades operativas rutinarias del Grupo, mejorando así la comprensión de los usuarios sobre la evolución subyacente del negocio.

Se ofrece información detallada sobre estas partidas excepcionales en la nota 3 de los estados financieros intermedios resumidos y en la Cuenta de resultados consolidada.

**c (Pérdida)/beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales y (pérdida)/beneficio por acción ajustado<sup>(ICR)</sup>**

Los beneficios están basados en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos, ajustados por los resultados atribuibles a los accionistas de la matriz y por el interés de los bonos convertibles, dividido por el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo del impacto de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago en acciones pendientes.

Millones de euros	30 de junio de 2020	30 de junio de 2019
(Pérdidas)/beneficios atribuibles a accionistas de la matriz	(3.806)	806
Partidas excepcionales	1.841	-
<b>(Pérdidas)/beneficios atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales</b>	<b>(1.965)</b>	<b>806</b>
Gastos financieros sobre bonos convertibles <sup>1</sup>	-	9
<b>(Pérdidas)/beneficios ajustados</b>	<b>(1.965)</b>	<b>815</b>
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción	1.986	1.984
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	1.986	2.080
<b>(Pérdida)/beneficio ajustado por acción (céntimos de €)</b>	<b>(99,0)</b>	<b>39,2</b>
<b>(Pérdida)/beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>(99,0)</b>	<b>40,6</b>

<sup>1</sup> El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022 no fue dilutivo en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo del beneficio diluido por acción.

**d Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible**

La Dirección hace un seguimiento de los costes unitarios de aerolínea (por AKO, un indicador estándar de la capacidad de las aerolíneas) como forma de supervisar la eficiencia operativa del negocio estratégico de transporte aéreo. Dado que los gastos de combustible pueden variar en función de los precios de las materias primas, el Grupo hace un seguimiento individualizado de los gastos de combustible y los costes excluido el combustible. Dentro de los costes excluido el combustible se encuentran los gastos asociados con la generación de Otros ingresos, que generalmente no representan los costes derivados del transporte de pasajeros o carga, sino que representan los costes de handling y mantenimiento para otras aerolíneas, los productos no relacionados con vuelos de BA Holidays y los costes asociados con diversos flujos de ingresos no relacionados con vuelos. Los costes de aerolínea excluido el combustible por AKO se definen como los gastos de las operaciones totales antes de partidas excepcionales, menos gastos de combustible y derechos de emisión y menos los costes específicos no relacionados con vuelos, divididos entre los asientos-kilómetro ofertados (AKO) totales, y se presentan a tipos de cambio constantes.

Millones de euros	Seis meses a 30 de junio de 2020 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes	Seis meses a 30 de junio de 2020 A tipos de cambio constantes	Seis meses a 30 de junio de 2019
Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales	7.226	(227)	6.999	10.931
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión	(1.313)	51	(1.262)	(2.936)
Costes excluido el combustible	5.913		5.737	7.995
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos	(482)	18	(464)	(761)
Costes de aerolínea excluyendo el combustible	5.431		5.273	7.234
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	71.625		71.625	163.431
Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible (céntimos de €)	7,58		7,36	4,43

## e Flujo de caja libre apalancado<sup>(ICR)</sup>

El flujo de caja libre apalancado representa la capacidad de generación de efectivo de los negocios subyacentes antes de la remuneración al accionista y se define como el incremento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes tomado del Estado de flujos de efectivo, ajustado por los movimientos en Otros depósitos remunerados a corto plazo y añadiendo los pagos de efectivo asociados con los dividendos abonados y la adquisición de acciones propias. El Grupo considera que este indicador resulta útil a los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la capacidad subyacente de generación de efectivo del Grupo que está disponible para distribuir a los accionistas, para reducir el apalancamiento y/o aprovechar oportunidades de crecimiento externo.

Millones de euros	30 de junio de 2020	30 de junio de 2019
<b>Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>780</b>	934
(Disminución)/aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	(1.215)	799
Dividendos pagados	52	52
<b>Flujo de caja libre apalancado</b>	<b>(383)</b>	1.785

## f Rentabilidad sobre el capital invertido<sup>(ICR)</sup>

El Grupo supervisa la rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC), ya que da una idea de la eficiencia del capital del Grupo en relación al capital invertido, así como la capacidad para financiar el crecimiento y pagar dividendos. La RoIC se define como el EBITDA de los cuatro trimestres anteriores menos la depreciación de la flota ajustada por la inflación, la depreciación del otro inmovilizado material y la amortización del inmovilizado inmaterial de software, dividido entre el capital invertido medio, y se expresa como porcentaje.

El capital invertido se define como la media del inmovilizado inmaterial y el inmovilizado inmaterial de software durante un período de 12 meses, entre los valores netos contables de apertura y cierre. El elemento de flota del inmovilizado material se ajusta por la tasa de inflación sobre la edad media de la flota para aproximarlos al coste de sustitución de los activos asociados.

Millones de euros	30 de junio de 2020	31 de diciembre de 2019
EBITDA	2.480	5.396
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación	(2.115)	(2.040)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material	(258)	(259)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software	(147)	(131)
	(40)	2.966
<b>Capital invertido</b>		
Valor contable medio de la flota <sup>1</sup>	15.299	15.598
Menos: Pagos anticipados medios <sup>2</sup>	(1.110)	(1.297)
	14.189	14.301
Ajuste por inflación <sup>3</sup>	1,19	1,19
	16.928	17.065
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material <sup>4</sup>	2.329	2.448
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software <sup>5</sup>	638	603
<b>Capital invertido total</b>	<b>19.895</b>	20.116
<b>Rentabilidad sobre el capital invertido</b>	<b>(0,2)%</b>	14,7%

<sup>1</sup> El valor neto contable medio de las aeronaves en propiedad excluyendo los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 15.472 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 15.127 millones de euros a 30 de junio de 2019.

<sup>2</sup> El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.077 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 1.143 millones de euros a 30 de junio de 2019.

<sup>3</sup> Presentado a dos puntos decimales y calculado empleando una tasa de inflación del 1,19% (30 de junio de 2019: tasa de inflación del 1,20%) sobre la edad media ponderada de la flota (30 de junio de 2020: 11,7 años, 30 de junio de 2019: 12,0 años).

<sup>4</sup> El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.309 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 2.349 millones de euros a 30 de junio de 2019.

<sup>5</sup> El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 679 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 596 millones de euros a 30 de junio de 2019.

## g Deuda neta / EBITDA<sup>(ICR)</sup>

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza la ratio deuda neta / EBITDA para evaluar su nivel de deuda en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero. La deuda neta se define como el endeudamiento a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo. El EBITDA se calcula como el resultado de las operaciones de los cuatro trimestres anteriores antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro.

Millones de euros	30 de junio de 2020	31 de diciembre de 2019
Deudas financieras remuneradas	16.479	14.254
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	(4.696)	(4.062)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	(1.320)	(2.621)
<b>Deuda neta</b>	<b>10.463</b>	<b>7.571</b>
Resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales	290	3.285
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.190	2.111
<b>EBITDA</b>	<b>2.480</b>	<b>5.396</b>
<b>Deuda neta / EBITDA</b>	<b>4,2</b>	<b>1,4</b>

## h Resultados en base a tipos de cambio constantes

Los movimientos en los tipos de cambio de divisas extranjeras afectan a los resultados financieros del Grupo. El Grupo analiza los resultados, incluidos los ingresos y los gastos de las operaciones, a tipos de cambio constantes. El Grupo calcula estos indicadores financieros a tipos de cambio constantes realizando una conversión de los resultados del ejercicio actual del Grupo a los tipos de cambio del ejercicio anterior. Aunque el Grupo no cree que estos indicadores sean un sustituto de los indicadores según las NIIF, el Grupo sí cree que estos resultados excluyendo el efecto de las fluctuaciones interanuales de los tipos de cambio aportan información adicional útil a los inversores sobre los resultados de las operaciones del Grupo a tipos de cambio constantes. Por lo tanto, los indicadores financieros a tipos de cambio constantes que aparecen en el Análisis financiero del Grupo deberían considerarse junto con la información suministrada en los Estados financieros del Grupo.

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables. Cuando las cifras de 2020 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2019 que se indican a continuación:

### Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Medio de seis meses a 30 de junio		Al cierre a 30 de junio	Al cierre a 31 de diciembre
	2020	2019	2020	2019
Euro a libra esterlina	1,15	1,14	1,11	1,18
Dólar estadounidense a euro	1,09	1,13	1,12	1,11
Dólar estadounidense a libra esterlina	1,26	1,29	1,24	1,31

## FLOTA AÉREA

### Número en servicio con empresas del Grupo

	En propiedad	Derecho de uso	Total a 30 de junio de 2020	Total a 31 de diciembre de 2019	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2019	Entregas futuras	Opciones
Airbus A318	1	-	1	1	-	-	-
Airbus A319	13	39	52	57	(5)	-	-
Airbus A320	58	192	250	254	(4)	27	76
Airbus A321	20	50	70	66	4	43	14
Airbus A330-200	4	17	21	24	(3)	-	-
Airbus A330-300	4	14	18	16	2	-	-
Airbus A340-600	4	-	4	15	(11)	-	-
Airbus A350	10	5	15	9	6	28	52
Airbus A380	2	10	12	12	-	-	-
Boeing 747-400	-	-	-	32	(32)	-	-
Boeing 777-200	35	8	43	46	(3)	-	-
Boeing 777-300	2	10	12	12	-	4	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	12	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	17	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	-	-	-	-	-	10	-
Embraer E170	2	-	2	6	(4)	-	-
Embraer E190	9	9	18	18	-	-	-
<b>Total del Grupo</b>	<b>165</b>	<b>383</b>	<b>548</b>	<b>598</b>	<b>(50)</b>	<b>130</b>	<b>166</b>

Además de los aviones en servicio, el Grupo también cuenta con 70 aviones (2019: 10) fuera de servicio, que incluye 55 aviones depreciados y 15 aviones inmovilizados pero no enajenados antes del COVID-19.