

Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, (25 de febrero de 2022), los resultados consolidados no auditados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

- La capacidad de transporte de pasajeros en el cuarto trimestre fue un 58% de la capacidad de 2019, frente al 43% del tercer trimestre y un 36% para el todo el año del total de 2019.
- La relajación de las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos a medida que avanzaba el año resultó en una mejora de la demanda de viajes, en particular tras la apertura de la frontera de EE.UU. a los viajeros extranjeros el 8 de noviembre.
- El impacto de Omicron, que se hizo aparente el 25 de noviembre, tuvo un impacto negativo a corto plazo en el resultado de las operaciones, las reservas de pasajeros y las cancelaciones.
- Los flujos de efectivo de las operaciones se situaron en 1.000 millones de euros en el segundo semestre de 2021, una mejora significativa propiciada por un EBITDA positivo en el cuarto trimestre, por un número sólido de reservas y por un capital circulante favorable.
- La inversión en inmovilizado en 2021 fue de 700 millones de euros, un descenso significativo frente a los 1.300 millones de euros previstos anteriormente y los 1.700 millones de euros que se esperaban a principios del ejercicio, debido al retraso de los aviones de Airbus y Boeing.
- El efectivo se situó en 7.943 millones de euros a 31 de diciembre de 2021, lo que supone un aumento de 2.026 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2020. Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no utilizadas ascendían a 4.043 millones de euros, suponiendo una liquidez total de 11.986 millones de euros, frente a 8.059 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.
- Los fondos procedentes de préstamos ascendieron a 4.800 millones de euros en 2021 incluyendo: préstamo a cinco años del UK Export Finance (UKEF) para British Airways de 2.000 millones de libras esterlinas; emisión de bonos no garantizados de IAG de 1.200 millones de euros; emisión de bonos convertibles de IAG de 825 millones de euros; EETC vinculado a la sostenibilidad de British Airways de 785 millones de dólares estadounidenses, de los cuales 150 millones de dólares estadounidenses se dispusieron en 2021; préstamo del Ireland Strategic Investment Fund (ISIF) para Aer Lingus de 75 millones de euros; y otras financiaciones de aeronaves.
- Asimismo, el Grupo formalizó nuevas líneas de crédito, las cuales no han sido dispuestas durante el ejercicio 2021, incluyendo una línea de crédito renovable a tres años disponible para Aer Lingus, British Airways e Iberia de 1.755 millones de dólares estadounidenses y una línea de crédito a cinco años garantizada por UKEF para British Airways de 1.000 millones de libras esterlinas.
- Los planes de capacidad de transporte de pasajeros actuales para el primer trimestre de 2022 son de alrededor del 65% de la capacidad de 2019 y para el ejercicio son de alrededor del 85% de la capacidad de 2019. Omicron ha afectado a las reservas en enero y febrero de 2022, pero ha tenido un impacto mínimo en las reservas para Semana Santa y verano de 2022.
- Se espera que la inversión en inmovilizado en 2022 sea de 3.900 millones de euros, reflejando la necesidad de recuperar los niveles de capacidad previos a la pandemia, el retraso en las entregas de aeronaves que se esperaban en 2021 y el diferimiento en ciertos pagos previos a la entrega de aeronaves correspondientes a años anteriores. Se espera que se entreguen 25 nuevos aviones en 2022.

Resultados de IAG para el periodo:

- Pérdida de las operaciones estatutaria del cuarto trimestre de 278 millones de euros (2020 reexpresado¹: pérdida de las operaciones de 1.476 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 305 millones de euros (2020 reexpresado¹: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.170 millones de euros).
- Pérdida de las operaciones estatutaria del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 de 2.765 millones de euros (2020 reexpresado¹: pérdida de las operaciones de 7.451 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 2.970 millones de euros (2020 reexpresado¹: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 4.390 millones de euros).
- Pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 de 2.933 millones de euros (2020 reexpresado¹: pérdida después de impuestos de 6.935 millones de euros) y pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales de 3.038 millones de euros (2020 reexpresado¹: pérdida de 4.337 millones de euros).

Resumen de resultados:

Resultados estatutarios (millones de euros)	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2021	2020 reexpresado ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.835	5.512	5,9 %
Total ingresos	8.455	7.806	8,3 %
Pérdida de las operaciones	(2.765)	(7.451)	(62,9)%
Pérdida después de impuestos	(2.933)	(6.935)	(57,7)%
Pérdida básica por acción (céntimos de €) ²	(59,1)	(196,6)	(69,9)%
Efectivo y depósitos remunerados	7.943	5.917	34,2 %
Deudas financieras	19.610	15.679	25,1 %
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2021	2020 reexpresado¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales	5.830	5.574	4,6 %
Total ingresos antes de partidas excepcionales	8.450	7.868	7,4 %
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.970)	(4.390)	(32,3)%
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	(3.038)	(4.337)	(30,0)%
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €) ²	(61,2)	(122,9)	(50,2)%
Deuda neta	11.667	9.762	19,5 %
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	121.965	113.195	7,7 %
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	4,78	4,92	(2,9)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	7,78	9,03	(13,8)%

Para las definiciones véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

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

1 Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo, lo que aumentó la pérdida después de impuestos para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 en 12 millones de euros.

2 La información relativa a la pérdida por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 ha sido reexpresada para reflejar el impacto de la nota 1 detallada arriba.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“Estamos seguros de que se está produciendo una fuerte recuperación. Nuestros equipos en todo el Grupo están aprovechando todas las oportunidades para desarrollar nuestro negocio mientras aprovechan el incremento significativo de las reservas que se produce tan pronto se levantan las restricciones a los viajes. El extraordinario trabajo y dedicación de nuestra gente ha sido clave para enfrentar esta crisis. A su vez, estamos siguiendo de cerca los recientes acontecimientos geopolíticos con el fin de gestionar cualquier impacto potencial.

“En el cuarto trimestre, todas nuestras aerolíneas continuaron mostrando progresos en su rendimiento, optimizando su desempeño y mejorando aún más sus resultados operativos. Nuestro modelo diversificado nos ha permitido aprovechar al máximo la recuperación, ya que los mercados en los que operamos se vieron afectados en diferentes momentos y de diferentes maneras.

“Iberia generó un beneficio de las operaciones de 82 millones de euros en el trimestre al aprovechar las oportunidades para fortalecer su posición en las rutas a América Latina y en el mercado doméstico español.

“IAG Loyalty siguió siendo rentable y generando efectivo, tal y como lo ha sido durante toda la pandemia, lo que demuestra las ventajas de nuestra plataforma única.

“El segmento vacacional premium ha tenido un desempeño sólido tanto en British Airways como en Iberia, mientras que los viajes de negocios han comenzado a recuperarse, especialmente en las rutas transatlánticas.

“Antes de Omicron, el tráfico de larga distancia había experimentado su mayor actividad de reservas en octubre y noviembre, alcanzando más de un 80% de los niveles de 2019. Esto fue impulsado por la reapertura del corredor del Atlántico Norte, la fortaleza de los mercados vacacionales de larga distancia y los viajeros que visitan a familiares y amigos.

“Tras la aparición de Omicron a finales de noviembre, la demanda de viajes decreció a corto plazo. Sin embargo, las reservas se han mantenido sólidas para Semana Santa y para la temporada de verano de 2022 tras recuperarse a comienzos de año. Esperamos un verano sólido con IAG volviendo a operar aproximadamente un 85% de su capacidad de 2019.

“A medida que aumentamos las operaciones, nuestros clientes siguen estando el centro de todo lo que hacemos. Esto significa invertir en la experiencia del pasajero y la resiliencia operativa para ofrecer el mejor servicio.

“Sabemos que después de la peor crisis en la historia de la aviación debemos hacer las cosas de otra manera. Nuestro modelo nos permite aprovechar sinergias tanto en ingresos como en costes mientras maximizamos la eficiencia, lo que significa que estamos preparados para volver a la rentabilidad en 2022.

“Es una gran satisfacción que nuestro trabajo para enfrentar el cambio climático siga siendo reconocido como líder en la industria. Por segundo año consecutivo, IAG fue el único grupo de aerolíneas europeo en recibir una calificación A- dentro del nivel Liderazgo del *Carbon Disclosure Project* (CDP). Esto nos ubica en el 6% de las compañías con la más alta calificación de entre casi 12,000 empresas a nivel global. También recibimos la puntuación más alta de todas las aerolíneas por parte de la *Transition Pathway Initiative* (TPI), que evalúa el nivel de progreso de las distintas empresas en su transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono”.

Perspectivas de negocio

Se espera una pérdida de las operaciones trimestral significativa para el primer trimestre de 2022 debido a la estacionalidad normal del negocio, el impacto de Omicron en las reservas a corto plazo y el impacto en los costes de las operaciones de la recuperación de los niveles de capacidad. IAG espera que su resultado de las operaciones sea rentable a partir del segundo trimestre, lo que hará que tanto el beneficio de las operaciones como los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación sean significativamente positivos para el año. Esto asume que no habrá más contratiempos relacionados con el COVID-19 y las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos o un impacto material a causa de los recientes acontecimientos geopolíticos.

LEI: 959800TZHQRUSHIESL13

Steve Gunning, Director Financiero

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, gastos y desinversiones previstas en relación con el Grupo, análisis del plan de negocio del Grupo y nuestras hipótesis, expectativas, objetivos y resiliencia con respecto a los escenarios climáticos. Todas las declaraciones prospectivas recogidas en este anuncio están basadas en información que obra en conocimiento del Grupo en la fecha del anuncio y tienen como referencia dicha fecha. Salvo en los casos en que viene legal o reglamentariamente obligado a hacerlo, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar ninguna declaración prospectiva para reflejar cualesquiera cambios en hechos, condiciones o circunstancias a los que se refiera tal declaración.

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

IAG Relaciones con Inversores
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex, UB7 0GB
Tel: +44 (0)208 564 2990

Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.)	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.835	5.512	5,9 %	2.695	684	n.s.
Ingresos de carga	1.673	1.306	28,1 %	499	389	28,3 %
Otros ingresos	947	988	(4,1)%	340	228	49,1 %
Total ingresos	8.455	7.806	8,3 %	3.534	1.301	n.s.
Gastos de personal	3.013	3.585	(16,0)%	914	698	30,9 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.781	3.735	(52,3)%	732	453	61,6 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.308	1.340	(2,4)%	520	260	n.s.
Tasas de aterrizaje y de navegación	923	918	0,5 %	325	181	79,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.085	1.456	(25,5)%	383	321	19,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	758	782	(3,1)%	218	185	17,8 %
Gastos comerciales	434	405	7,2 %	154	65	n.s.
Depreciación, amortización y deterioro	1.932	2.955	(34,6)%	548	620	(11,6)%
Diferencias de tipo de cambio	(14)	81	n.s.	18	(6)	n.s.
Gastos totales de las operaciones	11.220	15.257	(26,5)%	3.812	2.777	37,3 %
Pérdida de las operaciones	(2.765)	(7.451)	(62,9)%	(278)	(1.476)	(81,2)%
Gastos financieros	(830)	(670)	23,9 %	(218)	(167)	30,5 %
Ingresos financieros	13	41	(68,3)%	8	14	(42,9)%
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	89	-	-	85	-	-
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(2)	12	n.s.	(4)	1	n.s.
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(82)	245	n.s.	(19)	62	n.s.
Otros créditos/(cargos) no operativos	70	(4)	n.s.	(31)	(47)	(34,0)%
Total gastos no operativos netos	(742)	(376)	97,3 %	(179)	(137)	30,7 %
Pérdida antes de impuestos	(3.507)	(7.827)	(55,2)%	(457)	(1.613)	(71,7)%
Impuestos	574	892	(35,7)%	146	254	(42,5)%
Pérdida después de impuestos	(2.933)	(6.935)	(57,7)%	(311)	(1.359)	(77,1)%

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. La reexpresión aumentó la pérdida después de impuestos para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 en 12 millones de euros y para el trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2020 en 3 millones de euros.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Todas las cifras en las tablas siguientes son antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para más detalle.

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.) ²	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.) ²
	2021	2020 ¹		2021	2020 ¹	
Ingresos de pasaje	5.830	5.574	4,6 %	2.695	686	n.s.
Ingresos de carga	1.673	1.306	28,1 %	499	389	28,3 %
Otros ingresos	947	988	(4,1)%	340	228	49,1 %
Total ingresos antes de partidas excepcionales	8.450	7.868	7,4 %	3.534	1.303	n.s.
Gastos de personal	3.031	3.272	(7,4)%	932	654	42,5 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.935	2.041	(5,2)%	733	358	n.s.
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.308	1.340	(2,4)%	520	260	n.s.
Tasas de aterrizaje y de navegación	923	918	0,5 %	325	181	79,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.092	1.348	(19,0)%	383	296	29,4 %
Propiedad, TI y otros gastos	758	754	0,5 %	218	185	17,8 %
Gastos comerciales	434	405	7,2 %	154	65	n.s.
Depreciación, amortización y deterioro	1.953	2.099	(7,0)%	556	480	15,8 %
Diferencias de tipo de cambio	(14)	81	n.s.	18	(6)	n.s.
Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales	11.420	12.258	(6,8)%	3.839	2.473	55,2 %
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.970)	(4.390)	(32,3)%	(305)	(1.170)	(73,9)%
Gastos financieros	(830)	(670)	23,9 %	(218)	(167)	30,5 %
Ingresos financieros	13	41	(68,3)%	8	14	(42,9)%
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	89	-	-	85	-	-
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(2)	12	n.s.	(4)	1	n.s.
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(82)	245	n.s.	(19)	62	n.s.
Otros créditos/(cargos) no operativos	145	(4)	n.s.	44	(47)	n.s.
Total gastos no operativos netos	(667)	(376)	77,4 %	(104)	(137)	(24,1)%
Pérdida antes de impuestos antes de partidas excepcionales	(3.637)	(4.766)	(23,7)%	(409)	(1.307)	(68,7)%
Impuestos	599	429	39,6 %	146	155	(5,8)%
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	(3.038)	(4.337)	30,0 %	(263)	(1.152)	(77,2)%

Indicadores operativos	2021 ²	2020 ^{1,2}	Incr./ (dism.)	2021 ²	2020 ^{1,2}	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	121.965	113.195	7,7 %	47.842	21.801	n.s.
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	78.689	72.262	8,9 %	34.225	9.817	n.s.
Coeficiente de ocupación (%)	64,5	63,8	0,7 pts	71,5	45,0	26,5 pts
Cifras de pasajeros (miles)	38.864	31.275	24,3 %	15.309	4.298	n.s.
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	3.970	3.399	16,8 %	1.129	928	21,7 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	539	444	21,4 %	157	118	33,1 %
Despegues	307.519	267.748	14,9 %	114.686	48.195	n.s.
Horas bloque (horas)	892.455	820.983	8,7 %	328.739	160.230	n.s.
Plantilla media equivalente ³	50.222	60.612	(17,1)%	49.114	53.553	(8,3)%
Aviones en servicio	531	533	(0,4)%	n/a	n/a	-
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,41	7,71	(3,9)%	7,87	6,99	12,7 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	4,78	4,92	(2,9)%	5,63	3,15	79,0 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	42,14	38,42	9,7 %	44,20	41,92	5,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,59	1,80	(12,0)%	1,53	1,64	(6,7)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	7,78	9,03	(13,8)%	6,49	9,70	(33,1)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	9,36	10,83	(13,5)%	8,02	11,34	(29,3)%

1 Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. La reexpresión aumentó la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 en 12 millones de euros y para el trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2020 en 3 millones de euros.

2 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

3 En la plantilla media equivalente se incluye el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España.

ANÁLISIS FINANCIERO

Estructura del Análisis financiero

Debido a las persistentes consecuencias del COVID-19 y las restricciones a los viajes por parte de los gobiernos, muchos de los análisis e indicadores de variación utilizados normalmente son mucho menos significativos que en años anteriores y, en algunos casos, los indicadores utilizados anteriormente ya no ofrecen información relevante para comprender la evolución del Grupo. A consecuencia de ello, y en consonancia con el Análisis Financiero de 2020, este análisis no contiene información sobre las tasas de crecimiento del sector y el PIB por mercado; en 2021 los principales impulsores de la capacidad y los ingresos fueron el COVID-19 y las consiguientes restricciones y prohibiciones a los viajes de los gobiernos, en lugar de los factores económicos generales. Por lo tanto, este análisis se ha estructurado para detallar el impacto del COVID-19 en el Grupo, incluidas las medidas que este ha tomado para atenuar el impacto financiero de la pandemia. Cuando las variaciones superan el 100%, se han reemplazado por la sigla "n.s." (no significativo) y se muestran los valores absolutos.

Capacidad

Capacidad de IAG

En 2021, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, decreció un 63,9% frente a 2019 y las repercusiones del COVID-19 se sintieron en todas las regiones. Sin embargo, la capacidad del Grupo creció un 7,7% frente a 2020 por el levantamiento paulatino de las restricciones a los viajes según progresaban los programas de vacunación. La capacidad se fue recuperando durante el año, en paralelo a la flexibilización de las restricciones a los viajes, aunque en diciembre se sintió cierto efecto por la variante ómicron del COVID-19.

Porcentaje de la capacidad de pasajeros de 2019 operada por trimestre

	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre
Aer Lingus	15,2%	10,9%	27,1%	44,3%
British Airways	14,8%	14,1%	31,7%	52,7%
Iberia	37,5%	43,5%	62,7%	75,3%
Level	10,0%	4,3%	15,5%	10,8%
Vueling	14,7%	32,2%	76,6%	79,4%
Grupo	19,6%	21,9%	43,4%	58,3%

A lo largo del año, las restricciones a los viajes en Irlanda y el Reino Unido fueron mayores que en España y, por consiguiente, Iberia y Vueling pudieron incrementar la capacidad antes que otras aerolíneas del Grupo; así, estas dos compañías alcanzaron más del 75% de la capacidad de 2019 en el último trimestre del año.

Durante los tres primeros meses de 2021, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), quedó reducida a un 19,6% de la cifra del mismo periodo de 2019, registrándose descensos en todas las regiones. La capacidad continuó viéndose afectada considerablemente por las restricciones a los viajes, incluidos nuevos confinamientos nacionales en el Reino Unido e Irlanda para luchar contra la tercera ola de contagios a comienzos de año. La capacidad de pasajeros del segundo trimestre aumentó ligeramente hasta el 21,9% de la cifra de 2019, incrementándose cuando lo permitió la escasa flexibilización de las restricciones a los viajes. En el tercer trimestre se registraron los volúmenes de pasajeros y los coeficientes de ocupación más altos desde el inicio de la pandemia, pero la capacidad continuó estando seriamente limitada a un 43,4% de la cifra de 2019. La capacidad siguió aumentando durante el cuarto trimestre hasta un 58,3% de la cifra de 2019. La aparición de la variante ómicron afectó a la demanda, principalmente en diciembre, cuando los gobiernos respondieron introduciendo requisitos de viaje más estrictos y restricciones en las fronteras.

El coeficiente de ocupación de IAG cayó 20,1 puntos con respecto a 2019, hasta el 64,5%, lastrado, de nuevo, por las restricciones a los viajes, que cambiaron con frecuencia, y por una baja demanda y un volumen superior a lo normal de pasajeros que no facturaban en vuelos que seguían programados ("no-shows"). El coeficiente de ocupación de 2021 aumentó ligeramente comparado con el 63,8% de 2020. Algunos vuelos se operaron principalmente para transportar carga, con unos coeficientes de ocupación bajos, pero aportando un efecto positivo para el efectivo del Grupo. La reducción de la capacidad en todo el sector sigue beneficiando a las operaciones de carga, y se registraron yields de carga favorables e ingresos de carga récord.

Capacidad de IAG por regiones

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021	AKO incr./ (dism.) frente a 2019	AKO incr./ (dism.) frente a 2020	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.) frente a 2019	Incr./ (dism.) frente a 2020
Doméstico	(26,5)%	46,3%	74,9	(12,3) pts	3,9 pts
Europa	(64,7)%	19,3%	69,1	(14,5) pts	4,5 pts
Norteamérica	(71,3)%	(6,8)%	49,4	(34,7) pts	(3,8) pts
Latinoamérica y Caribe	(52,3)%	33,7%	69,8	(16,6) pts	(2,9) pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	(66,8)%	(14,0)%	67,4	(15,6) pts	0,2 pts
Asia-Pacífico	(87,9)%	(58,7)%	39,4	(46,4) pts	(21,9) pts
Total red	(63,9)%	7,7%	64,5	(20,1) pts	0,7 pts

Doméstico y Europa

Juntos, los mercados domésticos y europeos de IAG siguen representando la mayor región del Grupo. Sin embargo, en ambos la capacidad se vio y se sigue viendo considerablemente lastrada por las restricciones a los viajes y las cuarentenas.

La capacidad en los mercados domésticos de IAG se recuperó en mayor medida que en otras regiones; así, se redujo tan solo un 26,5% frente a 2019 y se incrementó un 46,3% frente a 2020. La capacidad de British Airways recogió el efecto en la demanda de los veraneantes británicos que evitaron los destinos en el extranjero sujetos a cuarentenas y a costosas pruebas diagnósticas. Vueling centró sus operaciones en conectar la península ibérica con las islas Canarias y Baleares e Iberia mantuvo rutas domésticas similares para facilitar la conectividad. Aer Lingus mantuvo su ruta entre Londres y Belfast y se benefició de los residentes británicos que optaron por unas vacaciones dentro del propio país. El coeficiente de ocupación de pasajeros en esta región fue el más alto del Grupo, con un 74,9% y un descenso de tan solo 12,3 puntos frente a 2019.

La capacidad del Grupo en Europa fue un 64,7% inferior a la de 2019, si bien se incrementó un 19,3% frente a 2020 según aumentaban las tasas de vacunación y se levantaban las restricciones a los viajes. Aer Lingus, Vueling e Iberia se beneficiaron de la introducción del pasaporte COVID digital de la UE durante el verano, que permitió a los viajeros de la UE evitar el autoaislamiento al viajar a otros estados miembros y se tradujo en unos coeficientes de ocupación considerablemente más altos en el segundo semestre del año. El desempeño de British Airways evolucionó favorablemente durante el verano en las rutas operadas a destinos en los países incluidos en la lista verde y ámbar de los "corredores de viaje" del gobierno británico cuando se eliminaron los requisitos de autoaislamiento para las personas con la doble pauta de vacunación.

Norteamérica

El coeficiente de ocupación de IAG en la región se vio gravemente reducido por las restricciones a los viajes decretadas por el gobierno de EE.UU., que durante gran parte del año únicamente permitió entrar en el país a los residentes y nacionales. Estas restricciones no se levantaron para los ciudadanos británicos y de la UE hasta el 8 de noviembre de 2021. Antes de que se relajaran los requisitos de entrada, los vuelos se operaban principalmente para transportar carga. British Airways y Aer Lingus operaron vuelos regulares a Nueva York, Boston y Chicago. Iberia operó vuelos a Miami y Nueva York y LEVEL retomó sus operaciones a San Francisco y Nueva York. El coeficiente de ocupación de pasajeros en esta región se redujo 34,7 puntos frente a 2019, hasta el 49,4%, a causa de las rigurosas restricciones fronterizas del gobierno de EE.UU.

Latinoamérica y el Caribe (LACAR)

La capacidad de IAG en LACAR siguió siendo muy inferior a la de 2019, pero se incrementó un 33,7% frente a 2020 con la reapertura de rutas, que se beneficiaron de una considerable demanda de ocio y de las personas que visitaban a amigos y familiares. British Airways operó vuelos regulares a destinos en el Caribe aprovechando la demanda de viajes de ocio durante periodos vacacionales. Las rutas a Sao Paulo y Buenos Aires no se reabrieron hasta diciembre. Iberia se benefició de un importante volumen de tráfico para visitar a amigos y familiares durante 2021 y los coeficientes de ocupación se situaron por encima del 80% a partir de septiembre. Aer Lingus puso en marcha sus operaciones desde Manchester en octubre de 2021, con vuelos a Barbados que comenzaron ese mismo mes. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región cayó 16,6 puntos frente a 2019, situándose en el 69,8%.

África, Oriente Medio y Sur de Asia (AMESA)

British Airways voló a diferentes destinos, como Dubái, India, Sudáfrica y Pakistán. La capacidad y la demanda acusaron la aparición de nuevas variantes del COVID-19, como la variante delta, que provocó nuevas restricciones a los viajes en ciertos destinos. Iberia voló regularmente a Dakar y reabrió las rutas a Israel y Marruecos cuando se levantaron las restricciones a los viajes. Vueling también reabrió rutas cuando se levantaron las restricciones, reactivando las rutas a Marruecos y Túnez, mientras que continuó con sus vuelos regulares a Senegal y Argelia. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región cayó 15,6 puntos frente a 2019, situándose en el 67,4%.

Asia-Pacífico

La región de Asia-Pacífico fue la que más restricciones a la capacidad sufrió en 2021, ya que las estrictas limitaciones a los viajes en la región siguieron afectando enormemente a la demanda. British Airways operó rutas a Hong Kong, Singapur y Tokio de manera regular, principalmente para transportar carga. Iberia operó vuelos chárter a China y Tokio. El coeficiente de ocupación de pasajeros en esta región fue el más bajo del Grupo, un 39,4%, lo que supone una bajada con respecto a 2019 de 46,4 puntos.

Bases de presentación

Basándose en el modelo exhaustivo realizado por el Grupo debido a la pandemia de COVID-19, que también considera escenarios pesimistas graves, pero plausibles, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para seguir operando durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento hasta el 30 de junio de 2023 y, por tanto, los Consejeros han aplicado el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros consolidados.

Existe una serie de factores relevantes relacionados con la situación y el impacto del COVID-19 en todo el mundo que escapan al control del Grupo. A este respecto, cabe citar la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la velocidad a la que se administran las vacunas en todo el mundo; la eficacia de dichas vacunas; la disponibilidad de medicamentos para combatir el impacto del virus; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Debido a la incertidumbre creada por estos factores, los Consejeros no tienen la certeza de que no pueda haber escenarios pesimistas más graves de los que se han manejado en los modelos, incluidas las sensibilidades que el Grupo ha considerado en relación con factores como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las reducciones de costes conseguidas y la disponibilidad de financiación para aviones que compense la inversión en inmovilizado. En el supuesto de que se materializara este escenario, el Grupo podría tener que obtener suficiente financiación adicional por encima de la que tiene garantizada contractualmente a 24 de febrero de 2022.

El Grupo ha conseguido captar financiación con éxito desde el comienzo del COVID-19, ha financiado todas las entregas de aviones en 2020 y 2021 y se ha asegurado préstamos no relacionados con aviones por valor de otros 5.500 millones de euros, además de una ampliación de capital íntegramente suscrita de 2.700 millones de euros en 2020. El Grupo ha negociado y formalizado líneas de crédito comprometidas para fines generales por un total de 2.800 millones de euros durante 2021. A 24 de febrero de 2022, no se había realizado ninguna disposición de estas líneas, que estarían disponibles durante el periodo cubierto por el principio de empresa en funcionamiento. Sin embargo, los Consejeros no pueden asegurar que el Grupo vaya a poder conseguir financiación adicional, si la necesita, en el supuesto de que se materialice un escenario pesimista más grave de los que han considerado y por tanto esto representa una incertidumbre material que puede poner en duda la habilidad del Grupo para continuar operando bajo el principio de empresa en funcionamiento. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros consolidados.

Resumen

La pandemia de COVID-19 continuó teniendo un impacto considerable en los resultados del Grupo, aunque surgieron señales claras de recuperación en el segundo semestre del año, cuando las restricciones a los viajes se flexibilizaron y EE.UU. levantó sus estrictas restricciones (impuestas en marzo de 2020). La capacidad de transporte de pasajeros y los ingresos de pasaje se incrementaron un 7,7% y un 5,9%, respectivamente con respecto a 2020, con una mejora del 28,1% de los ingresos de carga. La capacidad de transporte de pasajeros pasó del 19,6% de la cifra de 2019 en el primer trimestre de 2021 al 58,3% en el último trimestre del año. El Grupo siguió actuando para atenuar el impacto del COVID-19 reduciendo los costes, y se benefició del efecto anual completo de los programas de reestructuración puestos en marcha en el segundo semestre de 2020.

El resultado neto fue una pérdida de las operaciones del ejercicio de 2.765 millones de euros, frente a una pérdida de las operaciones de 7.451 millones de euros en 2020. La pérdida después de impuestos del ejercicio fue de 2.933 millones de euros, frente a una pérdida de 6.935 millones de euros en 2020.

Pérdida del ejercicio

Resultados estatutarios Millones de euros	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Pérdida de las operaciones	(2.765)	(7.451)	4.686
Pérdida antes de impuestos	(3.507)	(7.827)	4.320
Pérdida después de impuestos	(2.933)	(6.935)	4.002

¹ Las cifras comparativas de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros.

El Grupo utiliza Medidas Alternativas de Rendimiento (MAR) para analizar los resultados subyacentes del negocio excluyendo las partidas excepcionales, que son aquellas que, en opinión de la dirección, deben revelarse de forma separada dados su tamaño o incidencia a la hora de entender los resultados financieros de la entidad. En 2020, el Grupo reconoció una serie de partidas excepcionales a consecuencia del COVID-19. Durante el ejercicio 2021, el Grupo siguió registrando como excepcionales los movimientos del valor razonable de los derivados que dejaron de designarse como de cobertura en 2020. Además, surgieron nuevas partidas excepcionales en 2021, como la reversión del deterioro de algunos aviones que volvieron a ponerse en servicio en 2021 tras la adjudicación de slots en París Orly por parte de Vueling, así como los ajustes a las provisiones por reestructuración registradas anteriormente.

A continuación, figura un resumen de las partidas excepcionales de 2020 y 2021 y se ofrecen más detalles en la sección de Medidas alternativas de rendimiento, con un desglose de las partidas excepcionales por compañía operadora.

Resumen de partidas excepcionales

Epígrafe de la Cuenta de resultados	Descripción de las partidas excepcionales	Crédito/(cargo) en la Cuenta de resultados Millones de euros	
		2021	2020
Ingresos de pasaje	Suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de tipos de cambio sobre ingresos	5	(62)
Gastos de personal	Gastos de reestructuración	18	(313)
Gastos de combustible y derechos de emisión	Suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de combustible y divisas asociados	154	(1.694)
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	Deterioro de existencias y cargo asociado a provisiones por contratos de arrendamiento	7	(108)
Propiedad, TI, y otros gastos	Costes legales derivados de programas de reestructuración de plantilla	-	(6)
Propiedad, TI, y otros gastos	Provisión por acuerdo en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018.	-	(22)
Depreciación, amortización y deterioro	Deterioro de flota y activos asociados	21	(856)
Gastos no operativos	Pago a Globalia por cancelación del acuerdo para la adquisición de Air Europa	(75)	-
Impuestos	Impuestos sobre partidas excepcionales	(25)	463

En 2020, todas las partidas tuvieron que ver con el impacto del COVID-19, excepto la provisión de liquidación relacionada con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018.

En 2021, todas las partidas excepcionales, excepto el pago a Globalia por cancelación del acuerdo, se refieren a ajustes realizados en los cargos excepcionales relacionados con el COVID-19 en 2020, que recogen los movimientos de los precios del combustible y los tipos de cambio, los cambios en los planes de flota y los ajustes a las provisiones. Para más información, véase la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

Excluyendo el impacto de las partidas excepcionales enumeradas arriba, la pérdida de las operaciones fue de 2.970 millones de euros en 2021, 1.420 millones de euros menos que en 2020 gracias a la recuperación de la capacidad, sobre todo en el segundo semestre de 2021, cuando se flexibilizaron las restricciones a los viajes, principalmente en las rutas a EE.UU. a partir del 8 de noviembre de 2021. La pérdida después de impuestos y antes de partidas excepcionales fue de 3.038 millones de euros, 1.299 millones de euros menos que en 2020.

Medidas Alternativas de Rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Pérdida de las operaciones	(2.970)	(4.390)	1.420
Pérdida antes de impuestos	(3.637)	(4.766)	1.129
Pérdida después de impuestos	(3.038)	(4.337)	1.299

¹ Las cifras comparativas de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros.

Ingresos

Resultados estatutarios Millones de euros	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Ingresos de pasaje ¹	5.835	323	5,9%
Ingresos de carga	1.673	367	28,1%
Otros ingresos	947	(41)	(4,1)%
Total ingresos	8.455	649	8,3%

¹ Comprende un crédito excepcional de 5 millones de euros (2020: cargo excepcional de 62 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas para los derivados de tipos de cambio sobre los ingresos). Para más información véase la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje aumentaron un 5,9% frente a 2020, impulsados por el incremento registrado en el segundo semestre del año, en el que se generaron el 80% de los ingresos de pasaje con la reducción de las restricciones a los viajes y el aumento de la capacidad de pasajeros. Los ingresos unitarios de pasaje, representados por los ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales por asientos-kilómetro ofertados (PRASK), descendieron un 2,9% frente a 2020 (año en el que el grueso del impacto del COVID-19 se sintió a partir de marzo). El PRASK mejoró considerablemente en el segundo semestre de 2021, a la vez que aumentó el coeficiente de ocupación de pasajeros. Los ingresos de pasaje del ejercicio fueron un 74,1% más bajos que en 2019 y el PRASK disminuyó un 28,1% frente a 2019.

Ingresos de carga

2021 fue un año de récord para los ingresos de carga por segundo año consecutivo, ya que se operaron vuelos adicionales en ausencia de capacidad de transporte de pasajeros y los aviones disponibles se utilizaron para vuelos adicionales exclusivamente de carga. Durante el año, se operaron 3.788 vuelos de carga adicionales. El impacto total de las operaciones de carga, incluidos los vuelos adicionales de carga, fue un incremento de los ingresos de carga de 367 millones de euros, un 28,1% más que en 2020. Los ingresos de carga del ejercicio crecieron un 49,8% frente a 2019.

Otros ingresos

Las mayores fuentes de Otros ingresos del Grupo en periodos normales son los negocios de handling y de mantenimiento, reparaciones y revisión (MRO) de Iberia, junto con BA Holidays. Los ingresos de estas actividades también se redujeron considerablemente debido al persistente impacto del COVID-19. En el caso de MRO y Handling, estos ingresos se vieron afectados por la contracción de la demanda tras el recorte de la programación de vuelos y las considerables reducciones de las flotas en la industria de las aerolíneas y, por ende, de las necesidades de mantenimiento, aunque los descensos fueron menores que los que experimentó la capacidad de transporte de pasajeros. El negocio de BA Holidays está estrechamente ligado al negocio de transporte de pasajeros y, por lo tanto, se vio afectado por la reducción sustancial de las operaciones de pasajeros, aunque se registró un incremento en el segundo semestre gracias al aumento de las operaciones. En conjunto, la partida de Otros ingresos se redujo 41 millones de euros durante el año, un 4,1% menos, frente a 2020 y fue un 50,7% más baja que en 2019.

Costes operativos

Debido al persistente impacto del COVID-19 sobre la programación de vuelos del Grupo y la sustancial contracción de los ingresos con respecto a 2019, el Grupo siguió tomando medidas para compensar el impacto financiero reduciendo gastos, junto con medidas para aumentar la variabilidad y la flexibilidad de su base de costes. El Grupo se benefició del efecto anual completo de las reestructuraciones y otros programas de ahorro de costes puestos en marcha en 2020.

Los gastos totales de las operaciones bajaron de 15.257 millones de euros en 2020 hasta 11.220 millones de euros en 2021. Excluyendo el impacto de las partidas excepcionales, los Gastos totales de las operaciones descendieron 838 millones de euros, un 6,8%, frente a 2020, a pesar del aumento del 7,7% de la capacidad de transporte de pasajeros.

Gastos de personal

Resultados estatutarios Millones de euros	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de personal ^{1,2}	3.013	(572)	(16,0)%

1 Incluye un cargo excepcional de 18 millones de euros relacionado con la reversión de provisiones por reestructuración (2020: cargo excepcional de 313 millones de euros relacionado con los programas de reestructuración de British Airways, Aer Lingus, Iberia y LEVEL, emprendidos para redimensionar el Grupo a consecuencia del COVID-19). Para más información véase la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

2 Las cifras comparativas de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros.

Los gastos de personal descendieron 572 millones de euros frente a 2020. En 2020, el Grupo registró un cargo excepcional de 313 millones de euros relacionado con los programas de reestructuración en el conjunto del Grupo, que dieron lugar a reducciones en la plantilla de British Airways de aproximadamente 10.000 personas (una cuarta parte de la plantilla a junio de 2020) y en la de Aer Lingus de 500 personas (o aproximadamente un 10% de la plantilla a junio de 2020). Excluyendo el impacto de los créditos excepcionales de 2021 y los cargos excepcionales de 2020, los Gastos de personal se redujeron en 241 millones de euros, un 7,4%, frente a 2020, a pesar del aumento del 7,7% de la capacidad de transporte de pasajeros.

Los gobiernos nacionales siguieron ofreciendo mecanismos de ayudas salariales o protección del empleo en los principales mercados de origen de IAG y las compañías operadoras utilizaron estos programas para reducir el número de empleados y los gastos de personal, aunque las medidas de apoyo del Reino Unido terminaron en septiembre de 2021. El efecto directo de estos mecanismos fue reducir los gastos de personal en aproximadamente 555 millones de euros.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Resultados estatutarios Millones de euros	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión ¹	1.781	(1.954)	(52,3)%

1 Incluye un crédito excepcional de 154 millones de euros (2020: cargo excepcional de 1.694 millones de euros) relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de combustible y derivados de combustible en moneda extranjera a consecuencia del impacto del COVID-19. Para más información véase la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

Los gastos de combustible y derechos de emisión se redujeron en 1.954 millones de euros, un 52,3% menos que en 2020; excluyendo el crédito excepcional neto por exceso de coberturas de 2021 y el cargo excepcional por exceso de coberturas de 2020, los Gastos de combustible y derechos de emisión disminuyeron 106 millones de euros, un 5,2% menos, frente a 2020 y 4.086 millones de euros, un 67,9%, menos que en 2019.

Precios de las materias primas

Los precios del combustible en el mercado de materias primas subieron de forma constante durante 2021 tras el desplome de marzo de 2020 a causa de la propagación del COVID-19 por todo el mundo y la recuperación parcial de diciembre de 2020. Los precios a finales de 2021 eran un 60% superiores que a comienzos de año.

Tendencia del precio de combustible (USD/tonelada métrica)

Coberturas de combustible

El Grupo trata de reducir el efecto de la volatilidad de los precios de las materias primas contratando coberturas para los precios con antelación. En mayo de 2021, el Consejo aprobó una política revisada de coberturas de combustible diseñada para disponer de flexibilidad y responder ante reducciones importantes e inesperadas de la demanda de viajes o la capacidad y/o cambios sustanciales o repentinos en los precios del combustible. Esta política revisada permite una diferenciación dentro del Grupo, para atender las necesidades específicas de cada compañía operadora, y un mayor uso de *call options*. La política revisada se desarrolla a lo largo de periodos de dos años consecutivos y permitirá coberturas de hasta el 60% de las necesidades previstas en los primeros doce meses y de hasta el 30% en los doce meses siguientes, con flexibilidad para que las aerolíneas de bajo coste del Grupo contraten coberturas de hasta el 75% en los doce primeros meses. Para todas las aerolíneas del Grupo, únicamente se formalizarán coberturas a entre 25 y 36 meses vista en circunstancias excepcionales.

Partidas excepcionales

En 2020, debido al rápido descenso del precio del combustible en el mercado de materias primas, el Grupo sufrió pérdidas en los derivados contratados como cobertura de combustible. En circunstancias normales, estas pérdidas en instrumentos de cobertura se habrían compensado con el abaratamiento del combustible físico adquirido. Sin embargo, el impacto del COVID-19 provocó una importante reducción en las necesidades de compra de combustible, debido a la considerable reducción de la programación de vuelos. A consecuencia de ello, el Grupo contaba con contratos de derivados para los que no se produjo la correspondiente compra de combustible, lo que provocó que se suspendiera la contabilidad de coberturas para estos derivados y que se registraran unas pérdidas a valor de mercado de 1.781 millones de euros reconocidas como un cargo excepcional en la Cuenta de resultados. También se produjo una ganancia a valor de mercado en relación con coberturas de tipos de cambio de 87 millones de euros que se reconoció en la Cuenta de resultados, lo que situó el cargo excepcional neto del ejercicio en 1.694 millones de euros. Estos valores se calcularon a partir de la curva de combustible y los tipos de cambios a 31 de diciembre de 2020 y la capacidad que se preveía operar en 2021 y 2022. Durante 2021, las nuevas revocaciones de las designaciones de derivados como de cobertura fueron escasas, ya que la capacidad operada estuvo en consonancia con el volumen de combustible cubierto. Sin embargo, debido al encarecimiento del combustible en el mercado de materias primas, las pérdidas en los contratos restantes fueron menores de lo previsto y el Grupo reconoció un crédito excepcional de 154 millones de euros.

Consumo de combustible

El Grupo siguió beneficiándose de la reducción del consumo de combustible asociada a la inversión en nuevos aviones, junto con la retirada anticipada de los aviones más antiguos, donde se incluye el efecto anual completo de la retirada de 15 Airbus A340-600 y 32 Boeing 747-400 en el segundo trimestre de 2020.

Gastos asociados a proveedores

Resultados estatutarios Millones de euros	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.308	(32)	(2,4)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	923	5	0,5%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ¹	1.085	(371)	(25,5)%
Propiedad, TI, y otros gastos ²	758	(24)	(3,1)%
Gastos comerciales	434	29	7,2%
Diferencias de tipos de cambio	(14)	(95)	n.s.

1 Incluye un crédito excepcional de 7 millones de euros (2020: un cargo excepcional de 108 millones de euros) relacionado con el deterioro de existencias y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamiento, con un crédito relacionado en 2021 debido a los planes de flota modificados. Para más información véase la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

2 En 2020 incluye una provisión por acuerdo en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018 de 22 millones de euros y un cargo excepcional de 6 millones de euros relacionado con los gastos jurídicos derivados del programa de reestructuración emprendido durante el año. Para más información véase la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

Los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación descendieron 32 millones de euros frente a 2020, un 2,4%, a pesar del mayor volumen de vuelos en 2021, ya que el Grupo siguió centrándose en reducir su base de costes y se benefició del impacto anual completo de los ahorros conseguidos en 2020 y de las negociaciones de los contratos de handling en 2021.

Las Tasas de aterrizaje y de navegación crecieron 5 millones de euros frente a 2020, un 0,5%, a causa del mayor número de vuelos.

Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota se redujeron, debido principalmente a la reducción de la flota desde el segundo trimestre de 2020 y los cargos excepcionales de 2020. Se negociaron ahorros en varios contratos de mantenimiento, incluido un nuevo negocio conjunto en Barcelona. Excluyendo el crédito excepcional de 2021 y el cargo excepcional de 2020, los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota fueron inferiores a los de 2020 en 256 millones de euros, un 19,0%.

La partida de Propiedad, TI y otros gastos disminuyó 24 millones de euros, un 3,1%, con respecto a 2020, cuando se incluyeron cargos excepcionales por una provisión por acuerdo en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018 y por los gastos jurídicos derivados de los programas de reestructuración emprendidos en 2020. Excluyendo estos cargos en 2020, los costes de Propiedad, TI y otros gastos aumentaron 4 millones de euros, un 0,5% más que en 2020.

Los gastos comerciales aumentaron 29 millones de euros, un 7,2%, frente a 2020 en respuesta a la mayor actividad de reservas para viajes en el futuro, especialmente en el segundo semestre del año con el levantamiento progresivo de las restricciones. Los incrementos de los costes se contuvieron gracias a los ahorros negociados para los sistemas y comisiones de venta de terceros.

En conjunto, los Gastos asociados a proveedores (excluyendo los gastos de combustible) fueron 488 millones de euros, un 9,8%, más bajos que en 2020. Excluyendo los cargos y créditos excepcionales, los Gastos asociados a proveedores (excluidos los gastos de combustible) fueron de 4.626 millones de euros, un 50,7% menos que en 2019.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad engloban la depreciación, amortización y deterioro del inmovilizado material e inmaterial, incluidos los activos por derecho de uso.

Resultados estatutarios Millones de euros	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Costes de propiedad ¹	1.932	(1.023)	(34,6)%

¹ Incluye un crédito excepcional de 21 millones de euros relacionado con la reversión parcial de un deterioro de flota y otros activos en 2020 (2020: cargo excepcional de 856 millones de euros relacionado con el deterioro de flota y otros activos). Para más información véase la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento.

La reducción de los Costes de propiedad se debe principalmente al cargo por depreciación excepcional reconocido a consecuencia de las reducciones de flota propiciadas por el COVID-19 durante 2020, cuando se retiraron anticipadamente 82 aviones, lo que dio lugar a un cargo por deterioro de 856 millones de euros. En el caso de los aviones que fueron parados temporalmente a consecuencia del COVID-19, se siguieron cargando los costes de depreciación. Durante 2021, Vueling tuvo éxito en la licitación para adjudicar *slots* de despegue y aterrizaje adicionales en el aeropuerto de París Orly, lo que provocó que se tuvieran que poner de nuevo en servicio cuatro aeronaves Airbus A320 que anteriormente se había considerado que excedían las necesidades del Grupo. La reincorporación de estos cuatro aviones dio lugar a una reversión de 14 millones de euros en el cargo excepcional por deterioro registrado en 2020. También se reconoció una reversión de 7 millones de euros de un cargo excepcional por deterioro de motores registrado en 2020. Excluyendo el crédito excepcional de 2021 y el cargo excepcional de 2020, los Costes de propiedad descendieron 146 millones de euros, un 7,0%.

Flota de aviones

En 2021, la flota en servicio se redujo en dos aviones, puesto que se entregaron 11 aeronaves y 13 fueron retiradas del servicio para su venta o devolución al arrendador.

Número de flota

Número de flota en servicio	2021	2020	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Corto radio	363	367	(1,1)%
Largo radio	168	166	1,2%
	531	533	(0,4)%

De los 531 aviones "en servicio" a finales de año, 55 estaban temporalmente parados. Además de la flota en servicio, el Grupo mantenía otros 29 aviones a la espera de su venta o devolución al arrendador.

Efecto de los tipos de cambio

Los efectos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de divisas distintas al euro a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, fundamentalmente en British Airways e IAG Loyalty. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, donde la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit que se gestiona y se cubre parcialmente. El Grupo cubre sus exposiciones económicas derivadas de las operaciones en monedas extranjeras, pero no cubre el efecto de la conversión que realiza para presentar sus resultados en euros.

En conjunto, en 2021, la pérdida de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales se redujo en 98 millones de euros debido a efectos favorables de los tipos de cambio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2021		
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	220	(163)	57
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	(251)	292	41
Efecto total de los tipos de cambio sobre la pérdida de las operaciones	(31)	129	98

Millones de euros Favorable/(adverso)	2020		
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	84	33	117
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	(31)	(91)	(122)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	53	(58)	(5)

Los tipos de cambio del Grupo fueron los siguientes:

	2021	2020	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Conversión - Balance de situación			
GBP a EUR	1,18	1,10	7,3%
Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)			
GBP a EUR	1,15	1,13	1,8%
Transacción (media ponderada)			
GBP a EUR	1,15	1,13	1,8%
EUR a USD	1,20	1,13	6,2%
GBP a USD	1,38	1,27	8,7%

Total gastos no operativos netos

Los gastos no operativos netos totales del ejercicio ascendieron a 742 millones de euros, frente a los 376 millones de euros de 2020. La causa principal de este incremento fueron los cargos netos por conversión de moneda extranjera de 82 millones de euros, frente al crédito de 245 millones de euros en 2020. Los costes de financiación aumentaron 160 millones de euros (23,9%) debido a los intereses sobre los nuevos préstamos y los costes de formalización, incluyendo las emisiones de bonos no garantizados y convertibles de 2021. Los gastos no operativos también engloban un crédito de 89 millones de euros sin movimiento de efectivo relacionado con las variaciones en el valor razonable de la emisión de bonos convertibles de IAG de 825 millones de euros realizada en el ejercicio.

El Grupo asumió un cargo no operativo excepcional de 75 millones de euros en diciembre de 2021 relacionado con el acuerdo alcanzado con Globalia para la cancelación de los acuerdos firmados el 4 de noviembre de 2019 y el 20 de enero de 2021, en virtud de los cuales Iberia había acordado adquirir el capital social emitido de Air Europa.

Impuestos

El crédito fiscal sobre la pérdida de las operaciones del ejercicio fue de 574 millones de euros (2020: 892 millones de euros), y el tipo impositivo efectivo fue del 16% (2020: 11%). La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, en el Reino Unido, España e Irlanda, con tipos impositivos en 2021 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente, que se traducen en un tipo impositivo efectivo esperado del 20%. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 16% y el tipo impositivo efectivo previsto del 20% se debió fundamentalmente al no reconocimiento de determinadas pérdidas del periodo actual y periodos anteriores en Iberia y Vueling y al efecto de la modificación del tipo impositivo en el Reino Unido.

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirían cambios normativos en la ley de acompañamiento a los presupuestos de 2021 (*Finance Bill*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021 se promulgó la subida del tipo del impuesto de sociedades británico, lo que dio lugar a la reevaluación de los saldos de impuestos diferidos durante el año y, por lo tanto, incrementará el cargo fiscal corriente futuro del Grupo.

El 8 de octubre de 2021, el gobierno irlandés anunció que subía el tipo del impuesto de sociedades para determinados negocios multinacionales hasta el 15%, con efecto a partir de 2023. Este cambio previsto en el tipo impositivo no se ha recogido en estos resultados porque todavía no se ha promulgado.

Resultados de las operaciones de las compañías operadoras

	British Airways Millones de libras esterlinas			Aer Lingus Millones de euros			Iberia Millones de euros			Vueling Millones de euros		
	2021	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)	2021	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)	2021	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)	2021	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)
Después de partidas excepcionales ¹	2021			2021			2021			2021		
Ingresos de pasaje	2.321	(519)	(18)%	307	(72)	(19)%	1.724	564	49%	1.011	442	78%
Ingresos de carga	1.097	207	23%	65	(23)	(26)%	394	154	64%	-	-	-
Otros ingresos	281	64	29%	4	4	n.s.	666	(193)	(22)%	5	-	-
Total ingresos	3.699	(248)	(6)%	376	(91)	(20)%	2.784	525	23%	1.016	442	77%
Gastos de combustible y derechos de emisión	830	(1.166)	(58)%	89	(197)	(69)%	519	(197)	(27)%	198	(116)	(37)%
Gastos de personal	1.471	(467)	(24)%	180	(37)	(17)%	723	(75)	(9)%	200	4	2%
Gastos asociados a proveedores	2.188	(252)	(10)%	305	(65)	(18)%	1.412	(132)	(9)%	624	30	5%
Costes de propiedad ²	979	(496)	(34)%	140	(17)	(11)%	350	(262)	(43)%	227	(118)	(34)%
Pérdida de las operaciones	(1.769)	2.133	(55)%	(338)	225	(40)%	(220)	1.191	(84)%	(233)	642	(73)%
Margen operativo	(47,8)%	51,1 pts		(90,0)%	30,4 pts		(7,9)%	54,6 pts		(23,0)%	n.s.	

Medidas Alternativas de Rendimiento³

Ingresos de pasaje	2.316	(578)	(20)%	308	(74)	(19)%	1.724	564	49%	1.011	442	78%
Ingresos de carga	1.097	207	23%	65	(23)	(26)%	394	154	64%	-	-	-
Otros ingresos	281	64	29%	4	4	n.s.	666	(193)	(22)%	5	-	-
Total ingresos antes de partidas excepcionales	3.694	(307)	(8)%	377	(93)	(20)%	2.784	525	23%	1.016	442	77%
Gastos de combustible y derechos de emisión	939	(220)	(19)%	99	(43)	(30)%	528	156	42%	207	47	30%
Gastos de personal	1.482	(235)	(14)%	180	(13)	(7)%	728	(56)	(7)%	200	4	2%
Gastos asociados a proveedores	2.188	(210)	(9)%	305	(58)	(16)%	1.412	(80)	(5)%	631	67	12%
Costes de propiedad ²	985	(91)	(8)%	140	7	5%	350	(20)	(5)%	240	(37)	(13)%
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(1.900)	449	(19)%	(347)	14	(4)%	(234)	525	(69)%	(262)	361	(58)%
Margen operativo antes de partidas excepcionales	(51,4)%	7,3 pts		(92,1)%	(15,3) pts		(8,4)%	25,2 pts		(25,8)%	82,7 pts	

1 Las cifras comparativas de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros.

2 Los costes de propiedad reflejan la Depreciación, amortización y deterioro.

3 En la sección de Medidas Alternativas de Rendimiento se ofrece más información.

Análisis por compañía operadora

En 2021, los resultados de todas las compañías operadoras volvieron a verse considerablemente afectados por el COVID-19 y, en este sentido, las divergencias en los resultados de las operaciones relativas de cada aerolínea son consecuencia de las restricciones a los viajes impuestas en sus respectivos mercados. Aer Lingus operó la capacidad más baja con respecto a 2019, con unos AKO situados en un 24,4% de la cifra de 2019, mientras que British Airways operó a un 28,3%, Vueling a un 53,0% e Iberia a un 55,4%.

(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales

	2021	2020	2019
British Airways (millones de libras esterlinas) ¹	(1.900)	(2.349)	1.890
Aer Lingus (millones de euros)	(347)	(361)	276
Iberia (millones de euros)	(234)	(759)	497
Vueling (millones de euros)	(262)	(623)	240

1 Las cifras comparativas de 2020 y 2019 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros.

Los Gastos de personal descendieron frente a 2020 debido al uso de los programas de ayudas salariales y similares en los países de origen de las compañías operadoras, donde trabaja un porcentaje sustancial de las plantillas. Se continuó haciendo uso de estas medidas durante todo el año en Irlanda y en España, aunque en este último país se fue reduciendo su uso conforme avanzaba el año y aumentaban las operaciones. En el Reino Unido, las regulaciones de empleo terminaron en septiembre de 2021. En 2020 se pusieron en marcha programas de reestructuración en British Airways y Aer Lingus, mientras que Iberia también redujo el número de empleados en funciones directivas y el personal fuera de España. El impacto anual completo de los programas de reestructuración de 2020 se observó en 2021, dado que la mayor parte de los empleados afectados había dejado el Grupo a finales de 2020.

Todas las compañías operadoras aplican programas de coberturas similares, en el marco de la política del Grupo, lo que dio lugar a un exceso de coberturas de compras de combustible y a operaciones por cambio de divisas asociadas en 2020. Excluyendo el efecto del exceso de coberturas, los gastos de combustible descendieron en paralelo a las reducciones de capacidad, registrándose un efecto beneficioso adicional derivado de la eficiencia de los aviones de nueva generación frente a las aeronaves que reemplazan, junto con un menor precio efectivo después de las coberturas.

Los Gastos asociados a proveedores siguieron beneficiándose de las iniciativas de reducción de los gastos en todas las compañías operadoras a tenor de las repercusiones de la pandemia, lo que incluye el impacto anual completo de las medidas tomadas durante 2020.

Los Costes de propiedad se vieron afectados por la reducción de la flota de aviones del Grupo en 2020, lo que dio lugar al deterioro de aviones y activos relacionados en todas las compañías operadoras, y 2021 se vio beneficiado por el efecto anual completo de la reducción de flota en los costes de depreciación.

Los márgenes operativos son mucho menos significativos que en años anteriores a la vista del considerable efecto del COVID-19, pero se incluyen para ofrecer una información completa; los márgenes reflejan el volumen de operaciones que cada compañía operadora pudo completar en 2021.

Inversión en inmovilizado

En noviembre de 2019, en el marco de su Día de los Mercados Capitales, el Grupo anunció que su inversión en inmovilizado prevista para el periodo 2020-2022 sería de 14.200 millones de euros. En respuesta al COVID-19, en 2020 el Grupo acordó aplazar la entrega de 68 aviones que tenía previsto recibir en el periodo 2020-2022 y reprogramar algunos pagos por anticipado a los fabricantes de aeronaves. El resultado de estos cambios fue una considerable reducción del gasto previsto en inmovilizado en el periodo 2020-2022; ahora el Grupo prevé una inversión en inmovilizado en ese periodo inferior a 7.000 millones de euros. En febrero de 2021, el Grupo preveía una inversión en inmovilizado de 1.700 millones de euros para 2021.

Durante 2021, no se entregaron cuatro aviones Airbus A350 y tres aviones Boeing 787 que estaban programados y que ahora están previstos para 2022. En respuesta al impacto continuado del COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes, el Grupo siguió tomando medidas para preservar la liquidez reduciendo ciertos gastos relacionados con proyectos, sin dejar de invertir en proyectos clave, como en ciberseguridad. A consecuencia de ello, la inversión en inmovilizado se redujo hasta 700 millones de euros en 2021.

El Grupo no formalizó ningún nuevo contrato para adquirir más aviones en 2021, ni con fabricantes aeronáuticos ni con empresas de arrendamiento.

En 2021, el Grupo recibió 11 aviones: seis para British Airways, uno para Iberia y cuatro para Aer Lingus. De estas entregas, cinco fueron aviones adquiridos directamente a los fabricantes y seis se arrendaron a empresas de arrendamiento de aeronaves. El impacto en la liquidez derivado de las entregas de aviones fue positivo para el efectivo, ya que el valor de la financiación obtenida superó los pagos finales de entrega efectuados a los fabricantes de aeronaves, debido a los pagos por anticipado realizados para estos aviones en años anteriores.

Entregas de aviones	2021	2020
Familia Airbus A320	8	15
Airbus A330	1	2
Airbus A350	-	7
Boeing 777-300	-	4
Boeing 787-10	-	2
Embraer E190	2	4
Total	11	34

Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado a 31 de diciembre de 2021 ascendió a 10.911 millones de euros (2020: 10.545 millones de euros). La mayor parte de esta inversión está denominada en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2027 en relación con 110 aviones: 56 aviones de la familia Airbus A320, 10 Boeing 787, 18 Boeing 777 y 26 Airbus A350.

El Grupo se reserva ciertos derechos para cancelar estos compromisos en caso de retrasos sustanciales en las entregas de aviones causados por los fabricantes aeronáuticos. A 31 de diciembre de 2021 no se había ejercido ninguno de estos derechos.

Entregas de aviones futuras a 31 de diciembre	2021	2020
Familia Airbus A320	56	64
Airbus A330	-	1
Airbus A350	26	26
Boeing 777-9	18	18
Boeing 787-10	10	10
Embraer E190	-	2
Total	110	121

Capital circulante y otras iniciativas

En 2020, en respuesta al COVID-19, el Grupo negoció aplazamientos de los pagos a proveedores y las cuotas de arrendamiento, renovó derivados de combustible y monetizó créditos del Sistema de Comercio de Emisiones de la UE y derivados de tipos de cambio. Estas iniciativas redujeron las salidas de efectivo en 2020 en aproximadamente 625 millones de euros y los aplazamientos a años futuros representaron alrededor de 375 millones de euros, venciendo la mayoría de ellos en 2021. En el tercer trimestre de 2020, se firmó una renovación plurianual con American Express, con un pago por adelantado de aproximadamente 830 millones de euros (754 millones de libras esterlinas), una parte importante de los cuales correspondió a una compra anticipada de Avios para años futuros. A pesar de la finalización parcial de estas iniciativas en 2021, las entradas de capital circulante en 2021 fueron 473 millones de euros más altas que en 2020, alcanzando los 1.634 millones de euros, debido principalmente al importante aumento de las reservas para viajes en el futuro en el segundo semestre del año y el aumento de la cuenta de acreedores comerciales a medida que se expandía la programación de vuelos.

Los ingresos diferidos por ventas de billetes, que incluyen los puntos de fidelización (Avios), crecieron 1.422 millones de euros hasta 6.552 millones de euros a 31 de diciembre de 2021; de esta cifra, 6.161 millones de euros se incluyen en pasivos corrientes y 391 millones de euros en pasivos no corrientes, asociados con la renovación del contrato de IAG Loyalty con American Express. El valor de los puntos de fidelización (Avios) emitidos y pendientes de reconocer en los ingresos aumentó 95 millones de euros frente a 2020, hasta 2.820 millones de euros, a consecuencia del impacto neto de la liquidación parcial del pago por adelantado de American Express en 2020 y el saldo de Avios emitidos frente a los canjeados en 2021. Los Ingresos anticipados, relacionados con ventas de billetes de pasajeros, aumentaron 1.327 millones de euros frente a 2020, hasta 3.732 millones de euros. A tipos de cambio constantes, los Ingresos anticipados se situaron en el mismo nivel que en diciembre de 2019. El impacto en el efectivo de los vuelos cancelados siguió mitigándose parcialmente gracias a los clientes que optaron por recibir bonos en lugar de reembolsos en efectivo y, en este sentido, el valor de los bonos pendientes a 31 de diciembre de 2021 se sitúa aproximadamente en el mismo nivel que en diciembre de 2020 y representa un tercio de los Ingresos anticipados.

La partida de acreedores comerciales aumentó 178 millones de euros, debido al considerable incremento de las reservas para viajes en el futuro frente a las realizadas en los últimos meses de 2020.

La partida de deudores comerciales creció 902 millones de euros, debido principalmente al aumento de la programación de vuelos y los costes relacionados en el último trimestre de 2021, en el que el Grupo operó a un 58,3% de la capacidad de 2019, frente a tan solo el 26,6% operado en el cuarto trimestre de 2020.

British Airways aplazó las aportaciones mensuales al déficit de los planes de pensiones del Reino Unido, que habrían tenido que satisfacerse en el cuarto trimestre de 2020, por importe de 125 millones de euros, junto con aportaciones de 390 millones de euros relacionadas con los tres primeros trimestres de 2021. Los importes aplazados resultantes deberán ser abonados en el periodo de 12 meses finalizado en marzo de 2024. British Airways aportó como garantía al Administrador de NAPS varios activos inmobiliarios en relación con estos pagos aplazados. British Airways también ha acordado que no abonará dividendos a IAG hasta el final de 2023 y que, desde 2024, los dividendos serán igualados por una contribución a NAPS del 50% del dividendo pagado hasta que las contribuciones diferidas hayan sido pagadas. En octubre de 2021, el nivel de financiación de NAPS a los fines del mecanismo de protección frente al exceso de financiación, acordado en 2019, supuso que British Airways no realizara aportaciones entre octubre y diciembre de 2021. En el caso de que el nivel de financiación descendiera, se reactivarán las aportaciones a un ritmo acelerado para recuperar las aportaciones no satisfechas durante el periodo en el que se aplicó el límite de financiación. La valoración trienal del plan, sobre la base de las condiciones a 31 de marzo de 2021, que se prevé esté terminada durante 2022, evaluará la última posición de financiación del plan, lo que podría desembocar en un nuevo calendario de aportaciones al déficit.

Financiación y deuda

Los objetivos a largo plazo de IAG al gestionar el capital son salvaguardar la capacidad del Grupo para seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital y generar rentabilidades para los accionistas. En noviembre de 2018, S&P y Moody's otorgaron a IAG una calificación crediticia a largo plazo de "investment grade", con perspectiva estable; estas calificaciones no sufrieron cambios hasta el brote de COVID-19. Las calificaciones actuales del Grupo (a 24 de febrero de 2022) son las siguientes: S&P: BB (recorte de tres escalones); Moody's: Ba2 (recorte de dos escalones), en base del impacto del COVID-19 en el Grupo y la industria de las aerolíneas, junto con los plazos previstos de recuperación del tráfico aéreo mundial.

Deuda y capital

El Grupo supervisa el apalancamiento usando el ratio deuda neta/EBITDA, además de realizar un seguimiento exhaustivo de los indicadores utilizados por las agencias de calificación, incluidos los basados en la deuda bruta.

Para más información sobre el cálculo, véase la sección Medidas Alternativas de Rendimiento.

El objetivo que había fijado el Grupo anteriormente para el ratio deuda neta/EBITDA era un valor inferior a 1,8 veces.

En 2021, debido al impacto significativo del COVID-19, el EBITDA fue negativo, por lo que el ratio deuda neta/EBITDA no es significativo. El cálculo de 2021 arroja una cifra para la deuda neta/EBITDA de -11,5 veces.

Deuda neta

Millones de euros	2021	2020	Incr./ (dism.)
Deuda	15.679	14.254	1.425
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	(5.917)	(6.683)	(766)
Deuda neta a 1 de enero	9.762	7.571	2.191
(Incremento)/disminución de efectivo después de diferencias de cambio	(2.026)	766	(2.792)
Salida de flujos de efectivo netos por pagos de deuda y pasivos por arrendamientos	(2.265)	(2.514)	249
Entrada de flujos de efectivo netos por nuevos préstamos	4.817	3.567	1.250
Impacto no monetario por nuevos arrendamientos	518	1.179	(661)
Aumento en la deuda neta por financiación	3.070	2.232	838
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	861	(807)	1.668
Deuda neta a 31 de diciembre	11.667	9.762	1.905

La deuda bruta aumentó en 3.931 millones de euros, debido principalmente a los préstamos no relacionados con aviones recibidos por: British Airways (2.000 millones de libras esterlinas), Aer Lingus (75 millones de euros) e IAG (1.200 millones de euros de una emisión de bonos no garantizados y 825 millones de euros de una emisión de bonos convertibles). British Airways amortizó 300 millones de libras esterlinas de un préstamo concedido por el mecanismo CCFE del Reino Unido en 2020. La deuda bruta está sujeta a movimientos de conversión de divisas, ya que la mayor parte de la deuda vinculada a aviones del Grupo está denominada en dólares estadounidenses. Durante 2021, el euro perdió terreno frente al dólar estadounidense y la libra esterlina y, a consecuencia de ello, 820 millones de euros del incremento de la deuda bruta correspondieron a efectos adversos derivados de la conversión de moneda. El efectivo aumentó 2.026 millones de euros, lo que se tradujo en un incremento de la deuda neta de 1.905 millones de euros, hasta un total de 11.667 millones de euros.

Efectivo

Efectivo y depósitos remunerados

Los saldos de efectivo a 31 de diciembre de 2021 en IAG y otras sociedades del Grupo engloban el impacto de los préstamos adicionales no relacionados con aviones recibidos durante el año y la conversión de los saldos de efectivo de British Airways e IAG Loyalty, que se mantienen principalmente en libras esterlinas. La libra esterlina cerró el año con una revalorización del 6,9% frente al euro con respecto al inicio de 2021.

Millones de euros	2021	2020	Incr./ (dism.)
British Airways	1.986	1.389	597
Iberia	761	822	(61)
Vueling	441	590	(149)
Aer Lingus	228	266	(38)
IAG y otras compañías del Grupo	4.527	2.850	1.677
Efectivo y depósitos	7.943	5.917	2.026

Deuda

El Grupo ha sido capaz de seguir consiguiendo financiación eficiente garantizada con las entregas futuras de aviones. De los 11 aviones entregados en 2021, cuatro de los correspondientes a British Airways se financiaron usando estructuras de financiación de activos mediante arrendamientos; así, tres de ellos se financiaron con un *Enhanced Equipment Trust Certificate* (EETC) vinculado a la sostenibilidad formalizado en julio de 2021. A 31 de diciembre de 2021, el saldo restante no dispuesto de esta línea de financiación ascendía a 635 millones de dólares estadounidenses. Un avión de Iberia entregado en 2021 y dos entregados a finales de 2020 se financiaron mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento al comprador. Otros seis aviones se incorporaron mediante contratos de arrendamiento suscritos directamente con empresas de arrendamiento. El Grupo también consiguió financiación adicional empleando aviones entregados en años anteriores y motores de repuesto.

En 2021, el Grupo realizó disposiciones de las líneas de crédito no vinculadas a aviones formalizadas en 2020, principalmente un préstamo de 2.000 millones de libras esterlinas para British Airways del mecanismo *Export Development Guarantee* (EDG) concedido por el *UK Export Finance* y 75 millones de euros para Aer Lingus procedentes del *Ireland Strategic Investment Fund*. IAG completó una emisión de bonos sénior no garantizados en dos tramos con la que recaudó 1.200 millones de euros; de esta cantidad, 500 millones de euros vencen en 2025 y 700 millones de euros vencen en 2029. En mayo, IAG recaudó 825 millones de euros con una emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028.

Las medidas en materia de deuda anteriores se tradujeron en unos Fondos totales procedentes de préstamos de 4.817 millones de euros durante el año. Las amortizaciones de préstamos durante el año incluyeron el reembolso de pagarés de British Airways emitidos a través del programa *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido, con los que se recaudaron 300 millones de libras esterlinas (329 millones de euros) en marzo de 2020.

Patrimonio neto

No se amplió capital durante el año. En el cuarto trimestre de 2020, el Grupo completó con éxito una ampliación de capital, con la que se recaudó un importe bruto de 2.700 millones de euros.

Líneas de liquidez

Durante el año, el Grupo formalizó una línea de crédito renovable garantizada con un consorcio de bancos por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses, disponible durante tres años más dos ampliaciones consecutivas de un año, a discreción de las entidades financiadoras. La línea de crédito está a disposición de Aer Lingus, British Airways e Iberia y cada una de ellas tiene su propio límite de crédito dentro de la línea de crédito general. Las disposiciones de la línea de crédito se garantizarán con aeronaves admisibles libres de cargas y derechos de despegue y aterrizaje en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick. En 2021 no se realizaron disposiciones de esta línea de crédito, que a 24 de febrero de 2022 no había sido utilizada. Al tiempo que se formalizaba esta línea de crédito renovable, British Airways cancelaba su línea de crédito renovable en dólares estadounidenses, que vencía en junio de 2021 y que contaba con 786 millones de dólares estadounidenses sin utilizar y disponibles a 31 de diciembre de 2020.

El 1 de noviembre de 2021, el Grupo acordó y formalizó una línea de crédito garantizada de 1.000 millones de libras esterlinas para British Airways, garantizada en parte por el UK Export Finance; en 2021 no se realizó ninguna disposición de esta línea, y a 24 de febrero de 2022 no había sido utilizada.

El Grupo también cuenta con otras líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales que, a 31 de diciembre de 2021, elevaban a 2.917 millones de euros el importe total de las líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales.

El Grupo también posee líneas de financiación de aviones concedidas y no dispuestas por valor de 1.126 millones de euros, incluidos 635 millones de dólares estadounidenses del EETC vinculado a la sostenibilidad de 2021 de British Airways de los que no se ha dispuesto y acuerdos de financiación "*backstop*", que pueden utilizarse para determinadas entregas futuras de aviones.

En total, el Grupo contaba con 4.043 millones de euros en líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales y aviones a 31 de diciembre de 2021.

Los importes de las líneas de financiación indicados arriba no incluyen el saldo de algunas líneas de capital circulante a corto plazo a disposición de las compañías operadoras del Grupo.

Dividendos

No se propuso ningún dividendo en 2021. En 2020, la propuesta para abonar un dividendo complementario con cargo a 2019, que se anunció con los resultados financieros de 2019 en febrero de 2020, fue retirada en abril de ese año.

Liquidez y flujos de efectivo

La liquidez total, medida por un volumen de efectivo y depósitos remunerados de 7.943 millones de euros y líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales y aviones por importe de 4.043 millones de euros, ascendía a 11.986 millones de euros a 31 de diciembre de 2021. Esa cifra supone un aumento de 1.730 millones de euros frente a la liquidez proforma de 10.256 millones de euros a finales de 2020, que incluía una financiación de 2.000 millones de libras esterlinas de UKEF formalizada en 2020 y dispuesta como deuda en marzo de 2021.

Flujos de efectivo

Millones de euros	2021	2020 ^{1,2}	Movimiento
Pérdida de las operaciones	(2.765)	(7.451)	4.686
Depreciación, amortización y deterioro	1.932	2.955	(1.023)
Variación del capital circulante	1.634	1.161	473
Pagos relacionados con reestructuraciones	(161)	(383)	222
Contribuciones a pensiones netas de costes de servicio	(15)	(288)	273
Provisiones y otras variaciones no monetarias	305	486	(181)
Pérdida (realizada)/no realizada neta sobre la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas	(497)	569	(1.066)
Intereses pagados	(640)	(548)	(92)
Intereses percibidos	3	22	(19)
Impuestos percibidos	63	45	18
Salidas de efectivo netas de las actividades de explotación	(141)	(3.432)	3.291
Adquisición de inmovilizado material e inmaterial	(744)	(1.939)	1.195
Venta de inmovilizado material, inmovilizado inmaterial e inversiones	544	1.133	(589)
Disminución de los depósitos remunerados a corto plazo	91	2.366	(2.275)
Otros movimientos de inversión	(72)	2	(74)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(181)	1.562	(1.743)
Fondos de préstamos	4.817	3.567	1.250
Amortización de préstamos	(784)	(978)	194
Amortización de pasivos por arrendamiento	(1.481)	(1.536)	55
Dividendo pagado	-	(53)	53
Fondos procedentes de la emisión de títulos	-	2.674	(2.674)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(268)	136	(404)
Adquisición de acciones propias y otros movimientos de financiación	(49)	-	(49)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	2.235	3.810	(1.575)
Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.913	1.940	(27)
Diferencias netas por cambio de divisa	205	(228)	433
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	5.774	4.062	1.712
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	7.892	5.774	2.118
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	51	143	(92)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	7.943	5.917	2.026

1 Las cifras comparativas de 2020 y 2019 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros.

2 Los resultados de 2020 incluyen una reclasificación que fue hecha para reflejar la presentación adoptada en el periodo actual en relación con la liquidación de los instrumentos financieros derivados. Para más información, véase la nota 2 a los estados financieros.

Muchas de las partidas relevantes de los flujos de efectivo se han explicado anteriormente, por ejemplo en las secciones sobre gastos operativos, gastos no operativos, inversión en inmovilizado, capital circulante y otras iniciativas y financiación.

Los pagos por reestructuraciones comprenden principalmente los pagos realizados en España en el marco de programas de despidos acordados con anterioridad a 2020.

Los pagos de pensiones en 2020 engloban nueve meses de aportaciones a NAPS, el principal fondo de pensiones de British Airways. Se acordó con el administrador de NAPS aplazar las aportaciones al déficit entre octubre de 2020 y septiembre de 2021 y a partir de octubre de 2021 y hasta diciembre de 2021 no fueron necesarias aportaciones, ya que el fondo había alcanzado los niveles acordados para la activación del mecanismo de protección frente al exceso de financiación; este mecanismo se acordó en 2019. Las aportaciones al déficit podrían reactivarse en el caso de que el nivel de financiación descienda o si la valoración trienal del plan en curso, basada en la posición de financiación a 31 de marzo de 2021 y los supuestos actualizados, determina que existe un déficit.

Para más información, véase la nota 32 a los estados financieros del Grupo, "Obligaciones por prestaciones al personal".

De los cargos excepcionales por suspensión de la contabilidad de coberturas relacionadas con ingresos de pasaje de 62 millones de euros y con gastos de combustible y derechos de emisión de 1.694 millones de euros en 2020, 1.187 millones de euros habían sido pagados, lo que supone un total de 569 millones de euros que se debe pagar en años futuros, en su mayoría en 2021. Dado que el precio del combustible subió en 2021, los pagos necesarios fueron inferiores al nivel que se determinó al cierre de 2020.

La venta de inmovilizado material e inmaterial, además de las operaciones de venta de aviones y posterior arrendamiento expuestas en la sección "Financiación" anterior, comprende la venta de aviones financiados mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento, motores de repuesto y otras enajenaciones.

Otros movimientos de inversión incluye el pago de 75 millones de euros a Globalia en relación con el pago por la cancelación de los acuerdos en virtud de los cuales Iberia se había comprometido a adquirir el capital social emitido de Air Europa.

Las amortizaciones de préstamos y los pasivos por arrendamientos comprenden el elemento de principal de los pagos de arrendamientos constantes. En base a la cotización a 31 de diciembre de 2021, los 500 millones de euros en bonos convertibles de IAG restantes emitidos en 2015 deberán ser amortizados en noviembre de 2022.

La salida de efectivo de 53 millones de euros por dividendos en 2020 corresponde a las retenciones practicadas en España sobre el dividendo a cuenta de 2019. No se declararon dividendos con cargo a 2020 o 2021.

La liquidación de instrumentos financieros derivados corresponde a las liquidaciones de instrumentos de tipos de cambio contratados para cubrir los pagos de deuda a largo plazo, incluidas las cuotas de arrendamientos en dólares estadounidenses. La salida de 2021 se debe en parte a las ganancias que de otro modo se habrían obtenido en 2021 y que se adelantaron a 2020 en el marco de las iniciativas para preservar la liquidez ante la propagación del COVID-19 en 2020.

MARCO ESTRATÉGICO

La misión de IAG es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional.

Nuestro rol en el mundo es conectar personas, empresas y países. Lo hacemos y creamos valor a través de un modelo único que permite a nuestras aerolíneas trabajar en pro de los intereses a largo plazo de nuestros clientes, nuestros empleados, nuestros accionistas y la sociedad, sabiendo que el éxito de cada uno refuerza el de los demás.

Consideramos que la ambición, el trabajo en equipo, la innovación, el pragmatismo, la eficiencia y la responsabilidad son los valores clave que nos permiten cumplir con nuestro objetivo.

Las prioridades estratégicas de IAG son las siguientes:

- Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer nivel
- Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
- Mejorar la plataforma integrada común.

Creamos valor con:

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

La estrategia del Grupo está sustentada por su objetivo de ser el grupo de aerolíneas líder en materia de sostenibilidad y alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de CO2 para 2050 en el Grupo y su cadena de suministro, así como continuar dando prioridad a otras cuestiones clave en materia de sostenibilidad, como la gestión de residuos y el bienestar y la colaboración con los grupos de interés.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. El Consejo sigue reuniéndose con frecuencia y valorando las actualizaciones que le transmite la dirección, incluidas las relativas a los riesgos.

En 2021, el marco de gestión de riesgos ha mantenido su capacidad para responder ante las necesidades del negocio y los grupos de interés, ya que sigue desarrollando la evaluación realizada por el Grupo sobre las interdependencias de los riesgos, continúa cuantificando el impacto de los riesgos en diferentes supuestos a partir de la planificación reforzada de escenarios y considera los riesgos incorporados al entorno de riesgos del Grupo que podrían haber aumentado, bien a resultas de factores externos o bien a resultas de las decisiones tomadas por la empresa en respuesta al ritmo de la agenda de transformación. Se han evaluado los riesgos emergentes potenciales y otras amenazas a más largo plazo para identificar nuevas tendencias y riesgos en los que la velocidad del impacto potencial ha aumentado. Lo anterior incluye empezar a cuantificar las implicaciones de los riesgos y consideraciones medioambientales para el plan de negocio. Cuando ha sido necesario tomar más medidas, el Consejo ha evaluado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha sido apropiado o viable, el Grupo ha analizado, implantado o confirmado planes que abordaban cualquier riesgo de consideración.

Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 78 a 88 del Informe y cuentas anuales 2020, siguen siendo vigentes a la fecha del presente informe. Las consecuencias de la pandemia de COVID-19 (considerada como un riesgo del tipo "Acontecimientos causantes de perturbaciones importantes de la red") siguen afectando el entorno externo de riesgos del Grupo y alteran el perfil de varios de sus restantes riesgos principales. El Grupo sigue revisando cuidadosamente sus riesgos principales, poniendo en marcha las medidas de mitigación necesarias para adaptarse al panorama de riesgos y evaluando cómo ha cambiado la gravedad o probabilidad de ocurrencia de determinados riesgos. Durante 2021, este ejercicio ha resultado especialmente pertinente en relación con el riesgo competitivo y de mercado, el riesgo de retención del talento y las competencias, la aceleración de las tendencias del mundo digital y los clientes y las actitudes en torno a los viajes. En el marco de este ejercicio, se ha identificado un nuevo riesgo principal: transformación y cambio. Refleja la importancia de la agenda de transformación del Grupo (en magnitud e importancia) y el ritmo necesario para ejecutar el plan.

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2020, los principales riesgos en los que ha influido la pandemia de COVID-19 y la recuperación en curso se ponen de relieve a continuación. Las respuestas desplegadas por la dirección en el negocio y que mitigan o reducen de forma efectiva el riesgo están recogidas en el plan de negocio y los escenarios más recientes del Grupo.

- Panorama de competencia. La magnitud de los estímulos de los gobiernos y las ayudas públicas específicas para la aviación en 2020 y 2021 y el impacto potencial sobre el panorama de la competencia se evalúan continuamente.
- Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro. Las restricciones en los nudos de comunicación y aeropuertos han obligado a realizar constantes ajustes en la capacidad, incluidos ajustes de flota y nuevos procedimientos operativos a medida que los mercados y regiones fueron reabriendo. El cese de actividad de proveedores clave debido a problemas financieros u otros factores y una elevada inflación de los costes podrían repercutir en las operaciones del Grupo. Los cuellos de botella operativos, como el personal encargado de los trámites de inmigración en los aeropuertos y las posibles alteraciones del control del tráfico aéreo en verano, siguen escapando al control del Grupo, aunque la dirección mantiene el contacto con los proveedores afectados para identificar posibles soluciones.
- Ciberataques y seguridad de los datos. El Grupo ha mantenido la inversión prevista en controles de ciberseguridad. La mayor amenaza de ataques de ransomware contra infraestructuras y servicios críticos persiste y el Grupo sigue centrando sus esfuerzos en mitigar aún más los ciberriesgos a través de un programa específico en el conjunto del Grupo.
- Entorno económico, político y regulatorio. La imposición por parte de los gobiernos nacionales de requisitos complejos y de diversa índole en materia de pruebas diagnósticas y vacunación, además de las restricciones a los viajes en algunos mercados, sigue afectando el funcionamiento del Grupo y reduciendo la demanda, ya que los clientes optan por no viajar a la vista de la incertidumbre y los mayores costes. Se está realizando un seguimiento activo de las respuestas y las restricciones de los gobiernos y los planes de capacidad a corto plazo están revisándose dinámicamente de acuerdo con las últimas novedades. Se prevé que el impacto económico mundial de la pandemia de COVID-19, sobre todo a tenor de la incertidumbre derivada de las variantes del virus, sea importante y más duradero y el Grupo preserva su flexibilidad para adaptarse en caso necesario.
- Riesgo financiero y financiación mediante deuda. Los mercados financieros han dado muestras de volatilidad desde el comienzo de la pandemia de COVID-19, aunque el Grupo ha sido capaz de garantizar nuevas financiaciones y líneas de crédito de acuerdo con sus necesidades. El Grupo cuenta con un proceso consolidado para hacer un seguimiento continuo del riesgo financiero y de contraparte. En 2021 el Grupo instauró una política revisada de coberturas de combustible que le dota de mayor flexibilidad en este ámbito.
- Sistemas e infraestructuras de TI. El Grupo depende de la solidez de sus sistemas para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio y está expuesto a riesgos por bajas prestaciones, obsolescencia o fallo de estos sistemas. Cuando se aborda el entorno tecnológico histórico, la naturaleza y el ritmo de las transformaciones que requieren las aerolíneas del Grupo podría perturbar las operaciones. El Grupo ha emprendido varias iniciativas para modernizar sus sistemas informáticos y, al mismo tiempo, está desarrollando un programa de eficiencia y mejorando sus capacidades digitales y sus propuestas para el cliente.
- Personal, cultura y relaciones laborales. El Grupo presta atención al bienestar, al ánimo y a la motivación de sus empleados, sobre todo ahora que nuestro personal está regresando a sus oficinas y los negocios del Grupo se adaptan e implantan modelos de trabajo híbridos. Existen programas de fomento del bienestar para el personal del Grupo y en todos los negocios se siguen desarrollando iniciativas para crear confianza y vinculación. El Grupo ha identificado las competencias y recursos que necesita para gestionar su transformación, entre las que cabe destacar el refuerzo de las capacidades de liderazgo y la ejecución de los planes de diversidad e inclusión del Grupo. Las

aerolíneas del Grupo necesitarán responder ante la demanda y asegurarse de que las dificultades generales de contratación en diferentes sectores de la economía no provoquen una escasez de personal que lastre la capacidad operativa. El Grupo es consciente del papel vital que desempeñarán nuestros empleados en la recuperación y la ejecución de los planes de transformación.

- **Aviación sostenible.** Sensibilizar a escala mundial sobre el cambio climático y sobre cómo las emisiones de carbono afectan a la aviación es un área de atención prioritaria para el Grupo. Los nuevos impuestos y el encarecimiento de las compensaciones de carbono podrían incidir en la demanda de viajes en avión. El sector de las aerolíneas también está sujeto a unos requisitos regulatorios cada vez mayores, lo que eleva los costes y la complejidad operativa. Por este motivo, se integran los aspectos medioambientales en la estrategia empresarial y el Grupo emplea su influencia para impulsar avances en el conjunto del sector.
- **Transformación y cambio.** El Grupo es consciente de la necesidad de transformarse para competir eficazmente en el entorno posterior a la pandemia. El impacto sobre nuestro personal de nuestra amplia agenda de cambio, si esta se gestiona de forma deficiente o descoordinada, podrían dar lugar a problemas logísticos y de interacción que podrían afectar negativamente a la ejecución de los cambios. El Director de Transformación supervisa todos los programas para evaluar el desempeño conforme al plan. La agenda de transformación del grupo está sometida a la aprobación del Consejo, que supervisa regularmente sus progresos.

El Consejo y sus subcomisiones han estado informados en todo momento de las respuestas de los reguladores, los competidores y los gobiernos.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio

1 de enero de 2021 - 31 de diciembre de 2021

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2021	2020 ¹
Ingresos de pasaje		5.835	5.512
Ingresos de carga		1.673	1.306
Otros ingresos		947	988
Total ingresos	5	8.455	7.806
Gastos de personal	8	3.013	3.585
Gastos de combustible y derechos de emisión		1.781	3.735
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		1.308	1.340
Tasas de aterrizaje y de navegación		923	918
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		1.085	1.456
Propiedad, TI y otros gastos		758	782
Gastos comerciales		434	405
Depreciación, amortización y deterioro	6	1.932	2.955
Diferencias de tipo de cambio		(14)	81
Gastos totales de las operaciones		11.220	15.257
Pérdida de las operaciones		(2.765)	(7.451)
Gastos financieros	9	(830)	(670)
Ingresos financieros	9	13	41
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible		89	-
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	9	(2)	12
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera		(82)	245
Otros créditos/(cargos) no operativos	9	70	(4)
Total gastos no operativos netos		(742)	(376)
Pérdida antes de impuestos		(3.507)	(7.827)
Impuestos	10	574	892
Pérdida después de impuestos del ejercicio		(2.933)	(6.935)
Atribuible a:			
Accionistas de la matriz		(2.933)	(6.935)
Socios externos		-	-
		(2.933)	(6.935)
Pérdida básica por acción (céntimos de €)	11	(59,1)	(196,6)
Pérdida diluida por acción (céntimos de €)	11	(59,1)	(196,6)

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2021	2020 ¹
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable		794	(2.171)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto		(81)	1.871
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas		10	(16)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto		(12)	(19)
Diferencias de cambio	31	(12)	(213)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio		-	(53)
Movimientos en el valor razonable de coberturas de flujos de caja		54	(45)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas		-	26
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuible a cambios en el riesgo crediticio		(15)	-
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo		1.400	(587)
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo		25	(9)
Otro resultado global total reconocido del ejercicio neto de impuestos		2.163	(1.216)
Pérdida después de impuestos del ejercicio		(2.933)	(6.935)
Resultado total reconocido del ejercicio		(770)	(8.151)
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		(770)	(8.151)
Socios externos	31	-	-
		(770)	(8.151)

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	31 de diciembre de 2021	31 de diciembre de 2020 ¹	31 de diciembre de 2019 ¹
Activo no corriente				
Inmovilizado material	13	17.161	17.531	19.168
Inmovilizado inmaterial	17	3.239	3.208	3.442
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	18	40	29	31
Otras inversiones en patrimonio	19	31	29	82
Activos derivados de retribuciones a empleados	32	1.775	334	531
Instrumentos financieros derivados	28	77	42	268
Activos por impuesto diferido	10	1.282	1.075	546
Otros activos no corrientes	20	250	228	273
		23.855	22.476	24.341
Activo corriente				
Activos no corrientes mantenidos para la venta	16	20	-	-
Existencias		334	351	565
Deudores comerciales	20	735	557	2.255
Otros activos corrientes	20	960	792	1.314
Activo por impuesto corriente	10	16	101	186
Instrumentos financieros derivados	28	543	122	324
Depósitos remunerados a corto plazo	21	51	143	2.621
Efectivo y activos líquidos equivalentes	21	7.892	5.774	4.062
		10.551	7.840	11.327
Total activo		34.406	30.316	35.668
Fondos propios				
Capital suscrito	29	497	497	996
Prima de emisión	29	7.770	7.770	5.327
Acciones propias		(24)	(40)	(60)
Otras reservas		(7.403)	(6.623)	851
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		840	1.604	7.114
Socios externos	31	6	6	6
Total patrimonio neto		846	1.610	7.120
Pasivo no corriente				
Deudas financieras	25	17.084	13.464	12.411
Obligaciones de retribuciones a empleados	32	285	477	326
Pasivo por impuesto diferido	10	-	40	290
Provisiones	26	2.267	2.286	2.416
Ingresos diferidos por venta de billetes	23	391	473	-
Instrumentos financieros derivados	28	47	310	286
Otros pasivos a largo plazo	24	208	140	71
		20.282	17.190	15.800
Pasivo corriente				
Deudas financieras	25	2.526	2.215	1.843
Acreedores y otras cuentas por pagar	22	3.712	2.810	4.344
Ingresos diferidos por venta de billetes	23	6.161	4.657	5.486
Instrumentos financieros derivados	28	126	1.160	252
Pasivo por impuesto corriente	10	21	48	192
Provisiones	26	732	626	631
		13.278	11.516	12.748
Total pasivo		33.560	28.706	28.548
Total patrimonio neto y pasivo		34.406	30.316	35.668

¹ Los resultados de 2020 y 2019 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2021	2020 ^{1, 2}
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación			
Pérdida de las operaciones		(2.765)	(7.451)
Depreciación, amortización y deterioro	6	1.932	2.955
Variación del capital circulante		1.634	1.161
<i>(Aumento)/disminución en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>		<i>(351)</i>	2.281
<i>Aumento/(disminución) en acreedores y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos por venta de billetes</i>		<i>1.985</i>	<i>(1.120)</i>
Pagos relacionados con reestructuración	26	(161)	(383)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones		(41)	(318)
Costes de servicio de planes de pensiones	32	26	30
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		305	486
Liquidación de derivados a los que se ha dado de baja la contabilidad de coberturas		(497)	569
Intereses pagados		(640)	(548)
Intereses percibidos		3	22
Impuestos percibidos		63	45
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		(141)	(3.432)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		(744)	(1.939)
Venta de inmovilizado material, inmovilizado inmaterial e inversiones		544	1.133
Disminución en otros depósitos remunerados a corto plazo		91	2.366
Otros movimientos de inversión ³		(72)	2
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(181)	1.562
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación			
Fondos procedentes de préstamos		4.817	3.567
Amortización de préstamos		(784)	(978)
Amortización de pasivos por arrendamientos		(1.481)	(1.536)
Dividendos pagados	12	-	(53)
Adquisición de acciones propias		(24)	-
Liquidación de instrumentos financieros derivados		(268)	136
Fondos procedentes de la emisión de títulos		-	2.674
Otros movimientos de financiación		(25)	-
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación		2.235	3.810
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		1.913	1.940
Diferencias netas por cambio de divisa		205	(228)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		5.774	4.062
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	21	7.892	5.774
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	21	51	143
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	21	7.943	5.917

1 Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

2 Los resultados de 2020 incluyen una reclasificación para ajustarlos a la presentación del ejercicio actual en relación a la liquidación de instrumentos financieros derivados. En la nota 2 se ofrece más información.

3 Otros movimientos de inversión incluye el pago de liquidación del acuerdo con Air Europa. Véase la nota 31 para más información.

Para más información acerca de los niveles de efectivo restringido véase la nota 21 Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Capital suscrito (nota 29)	Prima de emisión (nota 29)	Acciones propias (nota 29)	Otras reservas (nota 31)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 31)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2021 (reexpresado) ¹	497	7.770	(40)	(2.420)	(4.203)	1.604	6	1.610
Pérdida del ejercicio	-	-	-	-	(2.933)	(2.933)	-	(2.933)
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	18	-	18	-	18
Gastos de combustible	-	-	-	(45)	-	(45)	-	(45)
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(15)	-	(15)	-	(15)
Gastos financieros	-	-	-	23	-	23	-	23
Suspensión de la contabilidad de coberturas	-	-	-	(62)	-	(62)	-	(62)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	-	-	848	-	848	-	848
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	10	-	10	-	10
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	-	-	(12)	-	(12)	-	(12)
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuible a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(15)	-	(15)	-	(15)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(12)	-	(12)	-	(12)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	1.400	1.400	-	1.400
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	25	25	-	25
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	738	(1.508)	(770)	-	(770)
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	9	-	9	-	9
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	23	23	-	23
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	40	-	(42)	(2)	-	(2)
Adquisición de acciones propias	-	-	(24)	-	-	(24)	-	(24)
A 31 de diciembre de 2021	497	7.770	(24)	(1.673)	(5.730)	840	6	846

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Capital suscrito (nota 29)	Prima de emisión (nota 29)	Acciones propias (nota 29)	Otras reservas (nota 31)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 31)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2020 (publicado) ¹	996	5.327	(60)	(2.579)	3.139	6.823	6	6.829
Cambio en la política contable ¹	-	-	-	-	291	291	-	291
A 1 de enero de 2020 (reexpresado)	996	5.327	(60)	(2.579)	3.430	7.114	6	7.120
Pérdida del ejercicio	-	-	-	-	(6.935)	(6.935)	-	(6.935)
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	50	-	50	-	50
Gastos de combustible	-	-	-	356	-	356	-	356
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	18	-	18	-	18
Gastos financieros	-	-	-	12	-	12	-	12
Suspensión de la contabilidad de coberturas	-	-	-	1.435	-	1.435	-	1.435
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	-	-	(2.216)	-	(2.216)	-	(2.216)
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	-	-	(53)	-	(53)	-	(53)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	10	-	10	-	10
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	-	-	(19)	-	(19)	-	(19)
Diferencias de conversión de moneda ¹	-	-	-	(213)	-	(213)	-	(213)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo ¹	-	-	-	-	(587)	(587)	-	(587)
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	(9)	(9)	-	(9)
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	(620)	(7.531)	(8.151)	-	(8.151)
Coberturas de inversión en inmovilizado reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(18)	-	(18)	-	(18)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	(10)	(10)	-	(10)
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	20	-	(22)	(2)	-	(2)
Reducción del capital social	(797)	-	-	797	-	-	-	-
Emisión de títulos	298	2.443	-	-	(70)	2.671	-	2.671
A 31 de diciembre de 2020, reexpresado ¹	497	7.770	(40)	(2.420)	(4.203)	1.604	6	1.610

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021

1 Antecedentes e información general

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo") es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 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. En la sección dedicada a las inversiones del Grupo figura una lista de las filiales del Grupo.

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

2 Políticas contables significativas

Bases de presentación

Los estados financieros consolidados del Grupo se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (las NIIF adoptadas por la UE). Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditadas. Los estados financieros consolidados se presentan redondeados al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Los presentes estados financieros se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluidos los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio, que se registran al valor razonable. El valor contable de activos y pasivos reconocidos que están sujetos a coberturas de valor razonable se ajustan para registrar cambios de valor razonable atribuibles a los riesgos que se están cubriendo. Los estados financieros para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que se hicieron para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

Los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 han sido autorizados para su publicación y aprobados por el Consejo de Administración el 24 de febrero de 2022.

Presentación de resultados

Para mantener la coherencia con la presentación del periodo actual, el Estado de flujos de efectivo del periodo anterior incluye una reclasificación relacionada con la liquidación de instrumentos financieros derivados en moneda extranjera no designados como de cobertura, pero que se formalizaron para atenuar los efectos de los movimientos de los tipos de cambio sobre los pasivos financieros a largo plazo denominados en monedas distintas de la moneda funcional de las compañías operativas que ostentaban dichos pasivos. Por lo tanto, el Grupo ha reclasificado los resultados para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 para reconocer 136 millones de euros en concepto de liquidaciones de derivados como Liquidación de instrumentos financieros derivados dentro de los flujos de efectivo de actividades de financiación, con el correspondiente incremento en las salidas de efectivo dentro de los flujos de efectivo de las actividades de explotación.

Cambio de política contable

Durante 2021, el Grupo cambió su política contable en relación al tratamiento de los costes administrativos asociados con los planes de pensiones de prestación definida de British Airways: *Airways Pension Scheme* (APS) y *New Airways Pension Scheme* (NAPS), respetando en todo momento la NIC 19. Este cambio de política contable se ha adoptado para reflejar mejor la gestión y funcionamiento de dichos planes. Este cambio de política contable se ha aplicado retrospectivamente a los Estados financieros consolidados.

Anteriormente, se añadía una estimación descontada de los costes administrativos futuros dentro de las obligaciones por prestaciones definidas de APS y NAPS. Estos costes administrativos se reconocían como costes por servicios en el año en el que se producían y se recogían en Otro resultado global. De acuerdo con la política contable actualizada, los costes administrativos se reconocen ahora según se incurren y se incluyen en la partida de Gastos de personal de la Cuenta de resultados. A raíz de este cambio, se han reducido las obligaciones por prestaciones definidas y han aumentado las ganancias acumuladas tanto a 31 de diciembre de 2020 como a 1 de enero de 2020. Además, se han incrementado los cargos en Gastos de personal y el crédito financiero correspondiente a pensiones en la Cuenta de resultados, así como incrementado la Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo y las Diferencias de conversión de moneda en el Estado de cambios en el patrimonio neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Se ofrece más información sobre el cambio de política contable en la nota 36.

Principio de empresa en funcionamiento

La incertidumbre económica generada por la pandemia de COVID-19 y las respuestas fragmentadas y variadas aportadas por los gobiernos han tenido un impacto considerable en los resultados y los flujos de efectivo del Grupo. A 31 de diciembre de 2021, el Grupo contaba con una liquidez total de 11.986 millones de euros (31 de diciembre de 2020: liquidez total de 8.054 millones de euros), formada por efectivo y depósitos remunerados por un total de 7.943 millones de euros, líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales de 2.917 millones de euros y líneas de crédito concedidas y no dispuestas para aviones de 1.126 millones de euros.

El incremento de la liquidez durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 se debió, entre otras medidas, a la línea de crédito de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) de *UK Export Finance* (UKEF), a la emisión de bonos a tipo fijo por valor de 1.200 millones de euros, a la emisión de bonos convertibles de 800 millones de euros, a la formalización de una línea de crédito renovable a tres años multientidad por importe de 1.500 millones de euros (1.800 millones de dólares estadounidenses), a la firma de una línea de crédito de 700 millones de euros específica para aviones en el marco de una estructura de financiación *Enhanced Equipment Trust Certificate* (EETC) y a la obtención de otra línea de crédito de UKEF de 1.200 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas). Estas medidas contribuyeron a captar una liquidez adicional de 7.600 millones de euros. De las líneas de financiación existentes a 31 de diciembre de 2021, 700 millones de euros vencen al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Salvo un préstamo de 150 millones de euros recibido del *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) que cuenta con un reducido número de cláusulas financieras, el resto de las líneas de crédito del Grupo no posee cláusulas financieras. Sí existen varias cláusulas no financieras para proteger la posición de las entidades financiadoras, como restricciones a las transferencias de efectivo a la Compañía o a la concesión de préstamos a otras sociedades del Grupo.

A pesar de la incertidumbre provocada por la pandemia de COVID-19, el Grupo ha seguido cerrando con éxito acuerdos de financiación para todos las aeronaves entregadas en 2021.

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo comprendido hasta el 30 de junio de 2023 (el "periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento"), el Grupo ha modelado tres escenarios a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia, Hipótesis Pesimista e Hipótesis Pesimista con Confinamiento. El plan de negocio a tres años del Grupo, elaborado y aprobado por el Consejo en diciembre de 2021, fue actualizado posteriormente con los últimos datos internos y externos disponibles a febrero de 2022. Este plan de negocio actualizado está basado en la Hipótesis de Referencia, que considera la visión del Consejo y la Dirección sobre el posible

impacto y recuperación de la pandemia de COVID-19 para las empresas del Grupo en el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia son los siguientes:

- En el marco de la recuperación, el Grupo ha supuesto una relajación gradual de las restricciones a los viajes, por región geográfica, basándose en la administración de las vacunas durante el año. Se presupone que las restricciones a los viajes entre países, incluidos los requisitos relativos a pruebas diagnósticas y cuarentenas, seguirán reduciéndose y retirándose;
- Una recuperación de la capacidad modelada por región geográfica (y, en algunas regiones, por destinos clave), con una capacidad que se incrementa gradualmente desde una reducción del 34% en el primer trimestre de 2022 (en comparación con el mismo periodo de 2019) hasta los niveles previos a la pandemia al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, siendo la media del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento un descenso del 11% frente a 2019;
- Aunque se prevé que seguirán recuperándose, se ha supuesto que los ingresos unitarios de pasaje por AKO se mantendrán por debajo de las cifras de 2019 a finales del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, para lo cual el Grupo se basa, entre otros supuestos, en un mayor peso de los vuelos de corto radio frente a los de largo radio, un mayor peso de los viajes de ocio frente a los de negocios, y un mayor peso de la clase turista frente a la clase preferente en comparación con 2019. Concretamente, la hipótesis del Grupo es que el tráfico doméstico y de ocio se recupere más rápido que los servicios de largo radio y los viajes de negocios;
- El Grupo ha supuesto que las líneas concedidas y no dispuestas para fines generales de 2.900 millones de euros no se utilizarán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas se reduce con el tiempo, de tal forma que el Grupo podría disponer de 2.700 millones de euros al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que, de las líneas concedidas y no dispuestas para aviones por un total de 1.100 millones de euros, se podría disponer de 900 millones de euros en caso necesario durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, pero no se prevé hacer esta disposición;
- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 15, 4.300 millones de euros deberán abonarse durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento; de esta cifra, el Grupo cuenta con financiación concedida para aviones por importe de 600 millones de euros en el marco de la estructura EETC y, además, el Grupo ha previsto conseguir el 80%, 2.700 millones de euros, de la financiación para aviones necesaria que aún no está concedida con el fin de que coincida con los plazos y pagos de estas entregas de aviones. Este supuesto relativo a la relación entre el principal y el valor de la garantía es inferior al nivel de financiación que el Grupo ha podido obtener recientemente, incluyendo el periodo comprendido desde el inicio de la pandemia de COVID-19 hasta la fecha;
- El Grupo ha supuesto que los bonos convertibles por valor de 500 millones de euros con vencimiento en noviembre de 2022 se refinanciarán.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar una desaceleración más prolongada, con una recuperación más gradual comparada con la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista es representativa de un escenario en el que se mantienen las restricciones a los viajes y la recuperación gradual de la capacidad se retrasa más que en la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista modela también un impacto más grave en el segmento de largo radio, de tal modo que el segmento doméstico y el segmento de corto radio y europeo se recuperarían más rápido que el largo radio. El resultado es que los niveles de capacidad de la Hipótesis de Referencia se retrasan un trimestre en la Hipótesis Pesimista y alcanzarían los de la Hipótesis de Referencia al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad sería un 17% inferior a la de 2019. La Hipótesis Pesimista presupone que no se realizarían disposiciones de la línea de crédito renovable ni de la financiación de UKEF. Los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave, pero plausible.

Además, el Grupo ha sensibilizado la Hipótesis Pesimista para incorporar la instauración de un confinamiento de dos meses de duración, con las consiguientes restricciones a los viajes, durante el segundo trimestre de 2022. Este escenario recibe el nombre de Hipótesis Pesimista con Confinamiento. La Hipótesis Pesimista con Confinamiento contempla la aparición de cepas del COVID-19 más contagiosas y/o cepas contra las cuales las vacunas existentes no sean tan eficaces. La Hipótesis Pesimista con Confinamiento presupone que se dispondría totalmente tanto de la línea de crédito renovable como de la financiación de UKEF. Con posterioridad a este confinamiento, se presupone que la capacidad se recuperaría paulatinamente durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, y que sólo alcanzaría los niveles de la Hipótesis de Referencia al final de 2023. En este escenario adicional, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad sería un 35% inferior a la de 2019. Como ocurre con la Hipótesis Pesimista, los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista con Confinamiento es un escenario alternativo grave, aunque plausible.

En los tres escenarios modelados, se prevé cumplir con las cláusulas financieras limitadas a las que está sujeto el Grupo.

El Grupo ha modelado el impacto de nuevos deterioros de la capacidad operada y el yield, pero también ha considerado medidas de mitigación adicionales, tales como reducir los gastos operativos y la inversión en inmovilizado. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aviones y, además, maneja otras acciones de mitigación potenciales, incluidas las enajenaciones de activos, que aplicaría en el caso de que la evolución de la liquidez fuera adversa.

Una vez analizadas la Hipótesis de Referencia, la Hipótesis Pesimista, la Hipótesis Pesimista con Confinamiento y las sensibilidades adicionales, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por tanto, siguen elaborando sus estados financieros consolidados para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 bajo el principio de empresa en funcionamiento.

Sin embargo, debido a la incertidumbre creada por el COVID-19, existe una serie de factores que escapan al control del Grupo, tales como: la situación y el impacto de la pandemia en todo el mundo; la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la rapidez con que se administran las vacunas en todo el mundo; la eficacia de dichas vacunas; la disponibilidad de medicamentos para combatir el virus; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Por lo tanto, los Consejeros no tienen la certeza de que no pueda haber un escenario pesimista más grave de los que se manejan, incluidas las sensibilidades que han considerado en relación a los plazos de recuperación de la pandemia de COVID-19, la capacidad operada, el impacto en el yield, las reducciones de costes conseguidas y la disponibilidad de financiación para aeronaves que compense la inversión en inmovilizado. Si se materializara un escenario más grave, el Grupo podría necesitar obtener financiación adicional suficiente. Se prevé que las fuentes de financiación adicionales incluyan la obtención de nuevas líneas de financiación a largo plazo. Sin embargo, la incapacidad del Grupo para conseguir esta financiación adicional en el supuesto de que se materialice un escenario pesimista más grave representa una incertidumbre relevante a 24 de febrero de 2022 que podría poner en tela de juicio la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento y, por tanto, para realizar sus activos y atender sus pasivos en el curso normal de su actividad.

Los estados financieros consolidados para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 no incluyen los ajustes que se producirían si el Grupo fuera incapaz de mantenerse como empresa en funcionamiento.

Consolidación

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

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

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

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

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

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

Entidades estructuradas no consolidadas

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones. En algunos casos, el Grupo asumirá varias de estas operaciones de venta y posterior arrendamiento al mismo tiempo mediante los denominados *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC). Bajo cada una de estas estructuras de financiación, se establecen una sociedad o sociedades (el "Emisor de EETC") para facilitar dicha financiación en nombre de entidades inversoras sin vinculación con el Grupo. En algunas de estas estructuras de financiación, se establecen vehículos de finalidad especial ("SPV del Arrendador") adicionales para aportar financiación adicional de varios inversores adicionales no relacionados con el Emisor de EETC. Los fondos procedentes de la emisión de EETC por parte del Emisor de EETC, y, donde sea aplicable, los fondos obtenidos del SPV del Arrendador, se emplean en la compra de aeronaves únicamente del Grupo. A continuación, el Grupo suscribirá acuerdos de arrendamiento (que cumplen las condiciones para ser reconocidos en el epígrafe de Pasivos por financiación de activos) con el Emisor de EETC, o, donde sea aplicable, el SPV del Arrendador, y los pagos realizados por el Grupo al Emisor de EETC, o al SPV del Arrendador, son distribuidos, a través de un fondo, a las entidades inversoras sin vinculación mencionadas anteriormente. La finalidad principal de esta modalidad de fondo es mejorar la solvencia crediticia de las obligaciones de deuda del Grupo a través de ciertos mecanismos de protección frente a insolvencias y líneas de liquidez y también reducir el coste total de endeudamiento del Grupo.

El Emisor de EETC y el SPV del Arrendador se constituyen únicamente con la finalidad de facilitar la financiación garantizada por activos y se espera que dejen de tener actividad una vez alcanzado el vencimiento de dicha financiación. Las actividades relevantes del Emisor de EETC y del SPV del Arrendador se restringen a los acuerdos de financiación preestablecidos y a la reserva de la titularidad de los correspondientes aviones financiados. Por lo tanto, el Grupo ha determinado que cada Emisor de EETC y los SPV del Arrendador son entidades estructuradas. De acuerdo con los términos contractuales de las estructuras de financiación, el Grupo no está expuesto a pérdidas en estas entidades, no posee ninguna participación en el capital social del Emisor de EETC o el SPV del Arrendador, no tiene representación en los consejos de administración respectivos y no tiene capacidad para influir en la toma de decisiones.

A la hora de considerar los hechos anteriores, la Dirección ha concluido que el Grupo no tiene acceso a rentabilidades variables procedentes de los Emisores de EETC y los SPV del Arrendador porque su participación se limita al pago del principal y los intereses con arreglo a lo estipulado, por lo que no ejerce control sobre los Emisores de EETC o los SPV del Arrendador y, por tanto, no los consolida.

Información por segmentos

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

Conversión de moneda extranjera

a Divisa funcional y de presentación

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

b Transacciones y saldos

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

c Empresas del Grupo

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

Inmovilizado material

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

a Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

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

b Flota

Todas las aeronaves se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes. Los activos de flota en propiedad y los activos por derecho de uso se desagregan en diferentes componentes y se deprecian de forma lineal a tasas calculadas para reducir el coste de cada componente hasta el valor residual estimado al final de sus vidas operativas previstas (que equivale al plazo que sea inferior entre la vida útil o el plazo de arrendamiento). Las tasas de depreciación son específicas para cada tipo de aeronave, en base a los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de 23 años y hasta 5% de valor residual para aeronaves de corto radio y entre 23 y 29 años (dependiendo de la aeronave) y hasta 5% de valor residual para aeronaves de largo radio. Los activos por derecho de uso se deprecian a lo largo del menor entre el plazo de arrendamiento y las tasas de depreciación mencionadas anteriormente.

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

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

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

c Otro inmovilizado material

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

d Arrendamientos

El Grupo suscribe arrendamientos sobre diversas aeronaves, inmuebles, equipos y otros activos. Los plazos de arrendamiento de estos activos están en consonancia con la vida útil económica que se ha determinado para activos similares del inmovilizado material.

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si este es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación. El Grupo ha optado por no aplicar dicha consideración cuando el contrato se refiere a un activo intangible; en este caso, los pagos asociados con el contrato se registran cuando se producen.

Los arrendamientos se reconocen como activos por derecho de uso junto con el correspondiente pasivo por arrendamiento en la fecha en la que el activo arrendado pasa a estar a disposición del Grupo para su uso.

Activos por derecho de uso

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora a coste, comprendiendo los siguientes elementos: el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento, cualquier pago por arrendamiento realizado antes o en la fecha de comienzo menos los incentivos de arrendamiento recibidos; y cualquier coste directo inicial. Asimismo, al inicio de un contrato, el activo por derecho de uso incorporará unos costes de reparación inevitables para devolver el activo a su estado original, para lo cual se registra el importe correspondiente en Provisiones. El activo por derecho de uso se deprecia de forma lineal a lo largo del menor entre el final de su vida útil y el plazo del arrendamiento. Si la propiedad del activo por derecho de uso se transfiere al Grupo a la finalización del plazo de arrendamiento o el coste refleja el ejercicio de una opción de compra, la depreciación se calcula usando la vida útil estimada del activo.

Pasivos por arrendamientos

Los pasivos por arrendamientos se valoran inicialmente a su valor actual, que engloba los siguientes pagos por arrendamiento: pagos fijos (incluidos los pagos fijos en sustancia), menos los incentivos de arrendamiento a recibir; los pagos por arrendamiento variables que dependen de un índice o un tipo; los importes que se espera que el Grupo pague en virtud de las garantías de valor residual; el precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo está razonablemente seguro de que la ejercerá; los pagos de penalizaciones por rescisión del arrendamiento, si el plazo de arrendamiento contempla que el Grupo ejerza esa opción; y los pagos a realizar en virtud de las opciones de prórroga razonablemente ciertas.

Los pagos por arrendamientos se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento. El tipo de interés implícito en el arrendamiento es la tasa de descuento que, en la fecha de inicio del arrendamiento, provoca que el valor actual de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado sean iguales al valor razonable del activo arrendado y cualquier coste indirecto inicial del arrendador. En el caso de los arrendamientos de aviones, esta información puede observarse en el contrato o bien es de fácil acceso a partir de datos de mercado externos. Se considera que los costes directos iniciales del arrendador son irrelevantes. Si el tipo de interés implícito en el arrendamiento no puede determinarse, se utiliza el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo.

Cada pago por arrendamiento se desglosa en principal y coste de financiación. El coste de financiación se carga contra la Cuenta de resultados durante el periodo de arrendamiento para generar un tipo de interés periódico constante sobre el saldo restante del pasivo por arrendamiento para cada periodo. Después de la fecha de comienzo, el importe de los pasivos por arrendamientos se incrementa para reflejar el devengo de los intereses y se reduce por los pagos por arrendamiento efectuados.

El valor contable de los pasivos por arrendamientos se vuelve a calcular si se produce una modificación del contrato de arrendamiento, una reevaluación del plazo de arrendamiento (en particular en relación con los supuestos relativos a las opciones de ampliación y rescisión) y si se producen los cambios en los pagos por arrendamientos variables que dependen de un índice o tipo.

El Grupo ha optado por no registrar los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamientos correspondientes a alquileres a corto plazo con un plazo igual o inferior a doce meses y los arrendamientos de activos de bajo valor. Los pagos vinculados a arrendamientos a corto plazo y a arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen de forma lineal como gasto en la Cuenta de resultados. Los arrendamientos a corto plazo son contratos con una duración de 12 meses o menos que no contienen una opción de compra. Los activos de bajo valor comprenden equipos informáticos y pequeñas piezas de mobiliario de oficina.

El Grupo está expuesto a posibles incrementos futuros de los pagos por arrendamientos variables que dependen de un índice o tipo, y que no se integran en el pasivo por arrendamientos hasta que entran en vigor. Cuando entran en vigor los ajustes a los pagos por arrendamientos que dependen de un índice o tipo, el pasivo por arrendamientos se vuelve a valorar y se ajusta contra el activo por derecho de uso. Existen opciones de prórroga en varios arrendamientos de aeronaves, inmuebles y equipos en todo el Grupo y estas se reflejan en los pagos por arrendamiento cuando el Grupo está razonablemente seguro de que ejercerá la opción. El Grupo también está expuesto a los pagos por arrendamientos variables que dependan del uso o de los ingresos generados en un periodo dado. Estos pagos por arrendamientos variables se registran en la Cuenta de resultados según se producen.

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones. Cada operación se evalúa para determinar si cumple los requisitos de la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" para considerarse como una venta. Si se ha considerado como una venta, el activo asociado se da de baja y se reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso reconocido se basa en la proporción del valor contable previo del activo que se mantiene. Las ganancias o pérdidas se limitan al importe relacionado con los derechos que han sido traspasados a la contraparte de la operación. Cuando no se ha considerado como una venta, el activo se mantiene en el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación y se reconoce un pasivo por financiación de activo igual a los fondos procedentes de su financiación. El criterio principal para determinar si una venta se ha producido o no es si el contrato contempla la posibilidad, a discreción del Grupo, de recomprar la aeronave durante el plazo del arrendamiento; en este sentido, la existencia de esta opción de recompra da lugar a que se considere que la venta no se ha producido; y, si no existe dicha opción de recompra, entonces se considera que la venta se ha producido.

Presentación de flujos de efectivo

Los pagos por arrendamiento se presentan del siguiente modo en el Estado de flujos de efectivo consolidado: los fondos percibidos de las operaciones de venta y posterior arrendamiento se presentan dentro de los flujos de efectivo procedentes de las actividades de inversión; los reembolsos del elemento de principal correspondientes a pasivos por arrendamientos se presentan dentro de los flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación; los pagos de intereses correspondientes a pasivos por arrendamientos se incluyen en los flujos de efectivo de actividades de explotación; y los pagos relacionados con elementos variables de un arrendamiento, arrendamientos a corto plazo y activos de escaso valor se presentan dentro de los flujos de efectivo de actividades de explotación.

Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19

El 28 de mayo de 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos". Posteriormente, el 9 de octubre de 2020, la UE adoptó la modificación. La modificación establece una simplificación práctica para que los arrendatarios, hasta el 30 de junio de 2021, no tengan que evaluar si una reducción de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 constituye una modificación de dicho arrendamiento. El 31 de marzo de 2021, el IASB extendió el periodo de aplicación de dichas reducciones hasta el 30 de junio de 2022. Subsecuentemente, la EU adoptó la modificación el 31 de agosto de 2021. La modificación extendida está en vigor para los periodos contables anuales que comiencen a partir del 1 de abril de 2021 (inclusive) y el Grupo ha optado por la adopción de este cambio para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

Contabilidad como arrendador

Cada cierto tiempo, el Grupo alquilará a terceros activos específicos, incluidos determinados elementos del inmovilizado material. Al inicio del arrendamiento, el Grupo determina si cada contrato es un arrendamiento financiero o un arrendamiento operativo.

A la hora de determinarlo, el Grupo evalúa si el arrendamiento supone una transferencia sustancial de todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario. Los factores que se evalúan comprenden, entre otros, si el plazo del alquiler cubre la mayor parte de la vida económica del activo subyacente y si el activo subyacente se transfiere al arrendatario o si este tiene la opción de comprar el activo subyacente al vencimiento del contrato. En los casos en los que exista una transferencia sustancial de todos los riesgos y beneficios de la titularidad, entonces el arrendamiento se clasifica como financiero; de lo contrario, se clasifica como operativo.

Inmovilizado inmaterial

a Fondo de comercio

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

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

b Marcas

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

c Programas de fidelización de clientes

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

d Derechos de aterrizaje

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

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

e Inmovilizado inmaterial basado en contratos

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

f Software

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

g Derechos de emisión

Cuando una compañía operativa compra derechos de emisión, de manera que tenga un excedente de derechos en comparación con la cantidad necesaria para cubrir sus obligaciones con las autoridades pertinentes, estos importes se reconocen al coste y se registran en el epígrafe de Otro inmovilizado inmaterial. Los derechos de emisión registrados en Otro inmovilizado inmaterial no se revaloran ni se amortizan, sino que se someten a pruebas de deterioro siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable. Cuando una compañía operativa tiene un déficit de derechos de emisión en comparación con la cantidad necesaria para cubrir sus obligaciones con las autoridades pertinentes, el Grupo reconoce una provisión por el importe pendiente, medido al precio de mercado de tales derechos a la fecha de balance.

Cada cierto tiempo, el Grupo formaliza operaciones de venta y recompra en relación con derechos de emisión especificados. Estas operaciones no cumplen el criterio de reconocimiento de una venta que estipula la NIIF 15 y, por lo tanto, el activo se mantiene en el epígrafe de Inmovilizado inmaterial del Balance de situación y se reconoce un Pasivo por financiación igual al importe de los fondos recibidos.

Deterioro de activos no financieros

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

a Inmovilizado material, incluidos Activos por derecho de uso

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

b Inmovilizado inmaterial

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

Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

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

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

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

Instrumentos financieros

a Otras inversiones en patrimonio

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

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

b Depósitos remunerados

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

c Instrumentos financieros derivados y no derivados y operaciones de cobertura

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

Cuando se utilizan contratos a plazo para cubrir operaciones previstas, generalmente el Grupo designa únicamente el componente al contado del contrato a plazo como el instrumento de cobertura dentro de una relación de cobertura. Las ganancias o pérdidas que se generan en las variaciones del valor razonable que experimenta el componente al contado se registran en el Estado de resultado global, dentro del epígrafe de reserva para coberturas de flujos de efectivo en el patrimonio neto. El componente a plazo de un contrato a plazo no se designa como de cobertura y las ganancias y pérdidas asociadas se registran en el Estado de resultado global dentro de la Reserva para costes de coberturas en el patrimonio neto, hasta que la operación subyacente tenga incidencia en la Cuenta de resultados.

Con el fin de gestionar el efecto de los movimientos de los tipos de cambio sobre los ingresos en moneda extranjera (denominados en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos), determinadas cuotas de amortización no relacionadas con derivados sobre pasivos remunerados denominados en moneda extranjera se designan como instrumentos de cobertura dentro de una relación de cobertura. Las revaluaciones a consecuencia de los movimientos de los tipos de cambio se registran en Otro resultado global, dentro del epígrafe de reserva para coberturas de flujos de efectivo. Las ganancias o pérdidas acumuladas en la reserva para coberturas de flujos de efectivo se reclasifican a Ingresos de pasaje en el mismo periodo en el que ocurre la transacción prevista o cuando se suspende la contabilidad de coberturas porque la operación prevista ya no se prevé que se produzca.

Cuando un derivado se reconoce como instrumento de cobertura y ese instrumento vence, se vende o es objeto de reestructuración, si aún se espera que ocurra la operación inicial, la posible ganancia o pérdida acumulada se mantiene en la reserva para coberturas de flujos de caja hasta que la partida subyacente sea registrada en la Cuenta de resultados. Cuando cambia el objetivo de la gestión del riesgo, se suspende la contabilidad de coberturas y la ganancia o pérdida acumulada generada antes del cambio en dicho objetivo se mantiene en la reserva para coberturas de flujos de efectivo hasta que la partida subyacente sea registrada en la Cuenta de resultados en el caso de que hubiera tenido que seguir alcanzándose el objetivo de la gestión del riesgo. Cuando ya no se espera que ocurra una operación prevista que anteriormente se determinó como altamente probable y a la que se aplicó la contabilidad de coberturas, se suspende la contabilidad de coberturas y la ganancia o pérdida acumulada en la reserva para coberturas de flujos de caja se reclasifica inmediatamente a la Cuenta de resultados.

El Grupo formaliza contratos de derivados en moneda extranjera, que no se designan como de cobertura, con el fin de atenuar los efectos de los movimientos de los tipos de cambio sobre los pasivos financieros denominados en monedas distintas de la moneda de presentación del Grupo, incluidos, entre otros, los pasivos por arrendamientos. Los movimientos que experimenta el valor razonable de dichos derivados se reconocen en la Cuenta de resultados en el periodo en que se producen y se presentan en (Cargos)/créditos netos por conversión de moneda extranjera.

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

d Coberturas de flujos de caja

Las variaciones del valor razonable de instrumentos financieros derivados designados en una relación de cobertura de una operación futura altamente probable se evalúan en base a su eficacia y consecuentemente se registran en la Reserva para coberturas de flujos de caja en el patrimonio neto.

Eficacia de las coberturas

La eficacia de las coberturas se determina al inicio de la relación de cobertura, y mediante evaluaciones periódicas de la eficacia potencial, para garantizar que existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura. Una relación de cobertura puede acogerse a la contabilidad de coberturas si reúne la totalidad de los requisitos de eficacia que figuran a continuación: (i) existe una "relación económica" entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura; (ii) el efecto del riesgo crediticio no determina las variaciones de valor que se derivan de esa relación económica; y (iii) el ratio de cobertura está en consonancia con las necesidades de la estrategia de gestión de riesgos del Grupo y se mantiene en todos los casos en una relación de 1 a 1.

Las fuentes de ineficacia incluyen las siguientes:

- En las coberturas de compras de combustible, puede surgir ineficacia si las fechas de la operación prevista difieren de las que se consideraron inicialmente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados;
- En las coberturas de compras de moneda extranjera, la ineficacia puede surgir si las fechas de la operación prevista difieren de las que se consideraron inicialmente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados; y
- En las coberturas de pagos de intereses, la ineficacia puede surgir si existen diferencias en los términos esenciales entre el instrumento derivado de tipos de interés y la partida cubierta subyacente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados.

La ineficacia se reconoce en la Cuenta de resultados bajo el epígrafe Ganancias/(pérdidas) realizadas/no realizadas sobre derivados no clasificados como de cobertura y se presenta en Otros cargos no operativos.

Ajustes de reclasificación

Las ganancias y pérdidas acumuladas en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo dentro del patrimonio neto se reclasifican cuando la partida cubierta tiene incidencia en la Cuenta de resultados, del siguiente modo:

- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de ingresos o gastos dentro de la Cuenta de resultados (como una compra de combustible de aviación en la que tanto el combustible como el derivado sobre moneda extranjera asociado se designan como el instrumento de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas tanto en la reserva para coberturas de flujos de efectivo como en la reserva para costes de coberturas se reclasifican y se incluyen en la Cuenta de resultados dentro del mismo epígrafe en el que se presenta la partida cubierta. Dicha reclasificación se produce en el mismo periodo en el que se reconoce la partida cubierta;
- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de un activo no financiero (como una compra de aviones en la que los derivados sobre moneda extranjera asociados se designan como el instrumento de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas tanto en la reserva para coberturas de flujos de efectivo como en la reserva para costes de coberturas se incluyen en el coste

inicial del activo. Estas ganancias o pérdidas se reconocen en la Cuenta de resultados, ya que el activo no financiero afecta a la Cuenta de resultados (en el caso de los aviones, a través de la depreciación a lo largo de la vida útil prevista del avión); y

- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de un activo o pasivo financiero (como la deuda a tipo variable para la que se designan como instrumento de cobertura los *swaps* de tipos de interés), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas en la reserva para coberturas de flujos de efectivo se reclasifican como Gastos financieros en la Cuenta de resultados al mismo tiempo que se genera el gasto financiero sobre el elemento cubierto.

En la nota 28d se incluye más información acerca de las actividades de gestión del riesgo del Grupo.

e Préstamos a largo plazo

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

f Deuda convertible

Los bonos convertibles se clasifican de dos formas: como instrumentos financieros compuestos o como instrumentos financieros híbridos, dependiendo de las opciones de liquidación en el momento del reembolso. Cuando los titulares de los bonos ejercen la opción de conversión en acciones y el Grupo se ve obligado a liquidar los bonos convertibles entregando un número fijo de acciones ordinarias de la Sociedad, entonces los bonos se clasifican como instrumento financiero compuesto. Cuando el Grupo dispone de un mecanismo de liquidación alternativo para los bonos convertibles que permite la liquidación en efectivo, entonces el instrumento convertible se clasifica como instrumento financiero híbrido.

Los bonos convertibles que se clasifican como instrumentos financieros compuestos están formados por un elemento de pasivo y un elemento de patrimonio. En la fecha de emisión, se calcula el valor razonable del elemento de pasivo usando el tipo de interés de mercado vigente para la deuda no convertible de características similares y posteriormente se registra a coste amortizado usando el método del interés efectivo hasta que el pasivo se extinga por conversión o vencimiento de los bonos, y se reconoce en el epígrafe Deudas financieras a largo plazo. La diferencia entre los fondos obtenidos de la emisión de los bonos convertibles y el valor razonable asignado al elemento de pasivo, que representa la opción implícita de conversión de la obligación en instrumentos de patrimonio del Grupo, se registra en el efecto en patrimonio del bono convertible en Otras reservas y no es objeto de una nueva valoración posterior. Los gastos por intereses relacionados con el pasivo se calculan aplicando al elemento de pasivo del instrumento el tipo de interés efectivo de títulos de deuda no convertible de características similares. La diferencia entre este importe y el interés abonado se suma al valor contable del pasivo.

Los bonos convertibles que se clasifican como instrumentos financieros híbridos están formados únicamente por un elemento de pasivo que se reconoce en Deudas a largo plazo. En la fecha de emisión, la totalidad de los bonos convertibles se registra a valor razonable y las posteriores ganancias o pérdidas de valor razonable se contabilizan en el epígrafe Deudas a largo plazo. El valor razonable de dichos instrumentos financieros se obtiene de sus respectivos precios cotizados en mercados activos; en este sentido, la porción de la variación de valor razonable atribuible a los cambios en el riesgo crediticio de los bonos convertibles se reconoce en Otro resultado global y la porción de la variación de valor razonable atribuible a las condiciones de los mercados se reconoce en la partida de Gastos financieros de la Cuenta de resultados.

Los costes de emisión asociados con instrumentos financieros compuestos se distribuyen entre el elemento de pasivo y el elemento de patrimonio de los bonos convertibles, en su caso, en función de su valor contable en la fecha de la emisión. La porción relacionada con el elemento de patrimonio se imputa directamente al patrimonio neto. Los costes de emisión asociados con instrumentos financieros híbridos se reconocen inmediatamente como gasto en la Cuenta de resultados.

g Deterioro de activos financieros

En cada fecha de balance, el Grupo reconoce provisiones por pérdidas crediticias previstas en activos financieros a coste amortizado basándose en las pérdidas a 12 meses o a lo largo de su vida útil, dependiendo de si se ha producido un aumento significativo del riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Este enfoque simplificado, basado en el cálculo y reconocimiento de las pérdidas crediticias previstas a lo largo de la vida útil, se aplica a los contratos que tienen un vencimiento de un año o menos, incluidos los deudores comerciales.

A la hora de determinar si se ha producido un incremento sustancial en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial y a la hora de estimar las pérdidas crediticias previstas, el Grupo considera la información razonable y aceptable que es pertinente y está disponible. Esto incluye información y análisis cuantitativos y cualitativos basados en la experiencia histórica del Grupo y su evaluación crediticia documentada, incluida la información de carácter prospectivo. Esta información de carácter prospectivo tiene en cuenta las condiciones económicas previstas que se espera que afecten a los saldos pendientes en la fecha de cierre del balance. Un activo financiero se da de baja cuando no existen expectativas razonables de recuperación, como cuando el cliente ha solicitado y presentado su liquidación.

h Reforma de los tipos de interés de referencia

En 2020 el Grupo adoptó las modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7 relacionadas con la Fase 1 de la reforma de los tipos de interés de referencia (Fase 1) y en 2021 el Grupo adoptó las modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16 relacionadas con la Fase 2 de la reforma de los tipos de interés de referencia (Fase 2).

Las modificaciones de la Fase 1 establecen una exención temporal de la aplicación de determinados requisitos de la contabilidad de coberturas a las relaciones de cobertura afectadas directamente por la reforma de los IBOR. Estas soluciones posibilitan que la reforma de los IBOR no provoque la cancelación de la contabilidad de coberturas antes de que se modifiquen los contratos. Cuando la transición a un tipo de referencia alternativo ya se ha producido, el Grupo deja de aplicar las modificaciones de la Fase 1 y aplica en su lugar las modificaciones de la Fase 2.

Contabilidad de coberturas

En los casos en los que el Grupo sigue aplicando las modificaciones de la Fase 1, se recurre a las siguientes exenciones:

- cuando se considera el requisito de alta probabilidad, el Grupo ha supuesto que dichos tipos de referencia que deben hacer la transición hacia un tipo de referencia alternativo, y en los que están basados los préstamos a largo plazo cubiertos del Grupo, no cambian a resultados de la reforma de los IBOR;
- a la hora de evaluar si la cobertura se prevé que sea altamente eficaz en base prospectiva, el Grupo ha supuesto que esos tipos de referencia que deben hacer la transición hacia un tipo de referencia alternativo, y en los que están basados los flujos de efectivo de los préstamos a largo plazo cubiertos y los *swaps* de tipos de interés que los cubren, no se ven alterados por la reforma de los IBOR; y
- el Grupo no ha reciclado la reserva para coberturas de flujos de efectivo relacionada con el periodo posterior al momento en el que se prevé la entrada en vigor de la reforma de los IBOR.

Cuando el Grupo deja de aplicar las modificaciones de la Fase 1, modifica su designación como cobertura para reflejar los cambios que impone la reforma de los IBOR, pero únicamente para realizar uno o más de los siguientes cambios:

- designar un tipo de referencia alternativo (especificado por contrato o no) como el riesgo cubierto;
- modificar la descripción de la partida cubierta, incluida la descripción de la parte designada de los flujos de efectivo que se cubren; o
- modificar la descripción del instrumento de cobertura.

La documentación de las coberturas se actualiza para recoger estos cambios en la designación al final del periodo contable en el que se realizan los cambios. Dichas modificaciones no dan lugar a que se suspenda la relación de cobertura.

Cuando el Grupo hace la transición a un tipo de referencia alternativo, se considera que los importes acumulados en la reserva para coberturas de flujos de efectivo están basados en el tipo de referencia alternativo y no se realizan reclasificaciones desde la reserva para coberturas de flujos de efectivo hacia la Cuenta de resultados.

Deudas a largo plazo y pasivos por arrendamientos

La Fase 2 de las modificaciones establece que, para los instrumentos financieros valorados a coste amortizado, los cambios en la base utilizada para determinar los flujos de efectivo contractuales que vengan impuestos por la reforma de los tipos de interés de referencia se reflejen ajustando prospectivamente su tipo de interés efectivo. No se reconoce ninguna pérdida ni ganancia al realizar la transición al nuevo tipo de referencia. Esta simplificación se aplica únicamente a los cambios directos impuestos por la reforma de los tipos de interés de referencia.

En los pasivos por arrendamientos en los que se ha producido un cambio en la base empleada para determinar los flujos de efectivo contractuales, una simplificación práctica consiste en que el pasivo por arrendamiento sea objeto de una nueva valoración mediante el descuento de los pagos de alquileres revisados usando una tasa de descuento que refleje el cambio en el tipo de interés cuando dicho cambio lo imponga la reforma de los IBOR.

En la nota 27i se ofrece más información sobre la gestión y la incertidumbre relacionada con la reforma de los tipos de interés. No se han registrado importes en el periodo actual o el anterior a resultados de dichas modificaciones.

Planes de retribución a empleados

a Obligaciones por pensiones

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

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

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

Los costes por servicios prestados corrientes se reconocen dentro de gastos de personal en el ejercicio en que se producen. Los costes por servicios prestados pasados se reconocen cuando se modifica o reduce el plan, o cuando el Grupo reconoce los correspondientes costes de reestructuración o prestaciones por rescisión de contrato. El interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento utilizada para medir las obligaciones por prestaciones definidas al comienzo del periodo al pasivo o activo por prestaciones definidas neto, teniendo en cuenta cualquier cambio que se produzca en el pasivo o activo neto por prestaciones definidas durante el periodo como resultado de aportaciones y pagos de prestaciones. Los intereses netos y otros gastos relacionados con los planes de prestaciones definidas se reconocen en la Cuenta de resultados. Las revaluaciones, formadas por pérdidas y ganancias de la NIC 19, el efecto del techo de activos (excluyendo intereses) y la rentabilidad de los activos afectos al plan (excluyendo intereses), se reconocen inmediatamente en el Estado de resultado global. Las revaluaciones no se reclasifican a la Cuenta de resultados en periodos posteriores.

b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

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

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

Impuestos

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

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

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

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

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

Existencias

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

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos a la vista mantenidos en cualquier entidad clasificada como financiera o que vencen en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición y que están sujetos a un riesgo no significativo de cambio de valor.

Pagos basados en acciones

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

Provisiones

Se constituyen provisiones cuando existe una obligación relacionada con un pasivo actual derivado de un hecho pasado, cuando el importe de dicha obligación pueda estimarse con fiabilidad y cuando se ha considerado probable que se necesitará una salida de recursos económicos para saldar la obligación. Cuando no se ha considerado probable que se necesitará una salida de recursos económicos para saldar la obligación, el Grupo no reconoce una provisión, pero presenta esta cuestión como un pasivo contingente. El Grupo evalúa para cada cuestión si es probable que se produzca una salida de recursos económicos para saldar la obligación en cada fecha de cierre.

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

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

Las provisiones para grandes reparaciones derivadas del inicio de un arrendamiento se reconocen como provisión con el correspondiente importe dentro del activo por derecho de uso. Cualquier cambio subsecuente que sufran las estimaciones relativas a dichos costes se reflejan en el activo por derecho de uso. Las provisiones para grandes reparaciones que se generan por el uso o por el paso del tiempo se reconocen según ocurre dicha actividad, registrando el gasto correspondiente en la Cuenta de resultados. Cualquier cambio subsecuente en las estimaciones se reconoce en la Cuenta de resultados.

El método para determinar las provisiones para demandas judiciales se define caso por caso. Cuando una demanda engloba un número considerable de partidas, se calcula la provisión media ponderada determinando todos los resultados potenciales y la probabilidad de que estos ocurran. Cuando una demanda se refiere a una única partida, el Grupo determina la provisión correspondiente mediante la aplicación del resultado más probable considerando los resultados alternativos. Cuando una demanda individual es significativa, la revelación de información cuantitativa se limita de manera que no prejuzgue el resultado de la demanda. Si el efecto es material, los flujos de efectivo futuros esperados se descuentan usando una tasa que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de esa provisión. Cuando se emplee tasa de descuento, el efecto de la actualización de la tasa de descuento se registra como gasto financiero en la Cuenta de resultados.

Reconocimiento de ingresos

Ingresos de pasaje

Los ingresos del Grupo derivan principalmente de servicios de transporte tanto para pasajeros como para carga. Los ingresos se reconocen cuando el servicio de transporte ha sido prestado.

Los billetes de pasajeros en general se pagan previamente al transporte y se registran, netos de descuentos, como Ingresos diferidos por venta de billetes en pasivos corrientes hasta que el cliente ha volado o, en billetes flexibles, cuando se reconocen los ingresos por el billete no usado o cuando el billete caduca sin haber sido usado.

En el momento del viaje previsto, se reconocen los ingresos relacionados con billetes flexibles en los que el cliente puede reprogramar la fecha del viaje previsto y que no se prevé que se utilicen, una situación que se define con el término "billetes no utilizados". Este ingreso se reconoce de acuerdo con los términos y condiciones de los billetes y el análisis de la experiencia histórica. En estos billetes flexibles no utilizados, los ingresos se reconocen únicamente cuando el riesgo de una reversión importante de los ingresos es remoto de acuerdo con los términos y condiciones del billete y el análisis de la experiencia histórica. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha de cierre.

Cuando se cancela un vuelo, el pasajero tiene derecho a una compensación, un reembolso, un cambio por otro vuelo o un bono. Cuando se abona una compensación al cliente, dichos pagos se presentan netos dentro de Ingresos de pasaje contra el billete original adquirido. Cuando el Grupo abona un reembolso al cliente, los Ingresos diferidos por venta de billetes se reducen y no se registra ningún importe en el epígrafe de ingresos. Cuando se emite un bono, este se mantiene dentro de Ingresos diferidos por venta de billetes hasta el momento en el que se canjea por un vuelo o vence y, en este momento, se registra en Ingresos de pasaje. El Grupo también reconoce ingresos estimando la cantidad de bonos que, de acuerdo con el análisis de la experiencia histórica, no se prevé que se canjeen antes de su vencimiento. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha de cierre. El importe de dichos ingresos reconocidos está restringido, cuando es necesario, de manera que el riesgo de reversión importante de los ingresos en el futuro sea remoto.

Los pagos recibidos en relación con determinados servicios complementarios al transporte de pasajeros, como los cargos por cambios de billete, no se consideran distintos de la obligación de ofrecer el vuelo de pasajeros. Los pagos relacionados con estos servicios complementarios se reconocen en Ingresos diferidos por venta de billetes dentro del pasivo corriente hasta que el cliente ha tomado el vuelo.

El Grupo analiza si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de transporte considerando si tiene una obligación de ejecución para prestar servicios al cliente o si su obligación es gestionar la prestación del servicio por parte de un tercero. El Grupo actúa como agente cuando (i) cobra impuestos, aranceles y comisiones varias calculados a partir de la venta de billetes a pasajeros y los remite a las autoridades tributarias competentes; y (ii) cuando ofrece servicios interlínea a aerolíneas socias fuera del Grupo. Las comisiones percibidas en relación con los servicios de las agencias de viajes se reconocen como ingresos cuando los bienes o servicios subyacentes se han transferido al cliente. En todos los demás casos, el Grupo considera que actúa como mandante en relación con los servicios de transporte de pasajeros.

Ingresos de carga

El Grupo ha identificado una única obligación de ejecución en relación con los servicios de transporte de carga y los ingresos asociados se evalúan a su precio de venta independiente y se reconocen cuando se ejecuta la obligación, lo que ocurre cuando se presta el servicio de transporte.

Otros ingresos

El Grupo ha identificado varias obligaciones de ejecución en relación con servicios que dan lugar a que los ingresos se reconozcan en Otros ingresos. Estos servicios, sus obligaciones de ejecución y el reconocimiento de los ingresos asociados comprenden:

- la prestación de servicios de mantenimiento y revisión para motores y fuselajes, cuando al Grupo se le contrata para mejorar un activo mientras que el cliente mantiene el control del mismo. Por lo tanto, las obligaciones de ejecución se satisfacen, y los ingresos se reconocen, con el paso del tiempo. El Grupo estima el porcentaje del contrato que se ha cumplido en la fecha de cierre y reconoce los ingresos sobre la base del porcentaje de cumplimiento del contrato;
- la prestación de servicios de asistencia en tierra, donde las obligaciones de ejecución se cumplen cuando los servicios se prestan, lo que ocurre cuando se suministra el servicio; y
- la prestación de servicios de vacaciones y hoteles, donde las obligaciones de ejecución se cumplen con el paso del tiempo, cuando el cliente disfruta del servicio.

Programas de fidelización de clientes

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

Emisión de Avios

Cuando se emite, el precio de venta independiente de un Avios se reconoce en Ingresos diferidos por venta de billetes dentro del pasivo corriente hasta que el cliente ha canjeado el Avios. El precio de venta independiente de Avios está basado en el valor de los premios por los que se podrían canjear los puntos. El Grupo también reconoce ingresos vinculados a la proporción de Avios que no se prevé que se canjeen, denominados "breakage", en función de los resultados de las modelizaciones realizadas usando experiencias históricas hasta la fecha de cierre. El importe de dichos ingresos reconocidos está limitado, cuando es necesario, de manera que el riesgo de reversión significativa de los ingresos en el futuro sea remoto.

Cuando la emisión de Avios se origina en viajes en las aerolíneas del Grupo, la contraprestación recibida del cliente puede diferir de la suma de los precios de venta independientes relativos. En estos casos, la imputación de la contraprestación a cada obligación de ejecución se realiza proporcionalmente usando los precios de venta independientes relativos.

El Grupo cuenta con acuerdos contractuales con aerolíneas no pertenecientes al Grupo y socios no aéreos para la emisión y canje de Avios, para los que ha identificado las siguientes obligaciones de ejecución:

Actividades de marca y marketing

Tanto para los socios aéreos como no aéreos, el Grupo concede licencias sobre Avios y las marcas de las aerolíneas para determinadas actividades, como la creación de tarjetas de crédito de marca compartida. Además, el Grupo cuenta con determinados acuerdos contractuales por los que se compromete a prestar servicios de marketing a los miembros de los programas de fidelización en nombre de dichos socios. Para la prestación de servicios de marca y marketing, el socio recibe ventajas que aumentan con la emisión de Avios. El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución relacionadas con los servicios de marca y marketing usando técnicas de valoración en las que toma como referencia el importe que un tercero estaría dispuesto a pagar, en una operación en condiciones de mercado, por tener acceso a marcas comparables durante el periodo en el que utilizaría la marca. En el caso de los servicios de marca, dado que el Grupo considera que el socio tiene derecho a utilizar la marca, los ingresos se reconocen cuando se presta el servicio de marca, no a lo largo del tiempo. En el caso de las obligaciones de ejecución relativas a servicios de marketing, los ingresos se reconocen cuando ocurre la actividad de marketing en función de cuándo el socio recibe la ventaja de dichos servicios.

Pagos por adelantado

Cuando un socio realiza un pago por adelantado al Grupo que no está vinculado a ninguna obligación de ejecución concreta, el Grupo considera dichos pagos como pagos anticipados de bienes y servicios futuros y los ingresos asociados se reconocen cuando se suministran dichos bienes y servicios, como se detalla arriba. En estos casos, el pago se imputa a todas las obligaciones de ejecución a lo largo de la duración del contrato. El Grupo estima el volumen de Avios que se prevé emitir a lo largo de la vigencia del contrato usando la experiencia y las tendencias históricas y previstas en el futuro, e imputa los pagos en consecuencia a las correspondientes obligaciones de ejecución. En cada fecha de cierre, el Grupo revisa su estimación del número de Avios que prevé emitir a lo largo de la vigencia del contrato y reconoce un ajuste de actualización en caso necesario.

Cuando un socio realiza un pago por adelantado al Grupo, el Grupo evalúa si tal pago constituye un suceso de financiación relevante. Cuando se identifica un componente de financiación relevante, el Grupo estima el tipo de interés de mercado que generaría un pasivo de financiación de tamaño y plazo similar en condiciones de mercado. El Grupo reconoce el interés imputado como Gasto financiero en la Cuenta de resultados.

Otras cuestiones

El Grupo examina si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de fidelización considerando si tiene una obligación de prestar servicios al cliente o si la obligación consiste en procurar que los servicios sean prestados por un tercero. Concretamente, el Grupo actúa como agente cuando el cliente canjea sus Avios en vuelos de socios interlínea ajenos al Grupo, en cuyo caso las comisiones a pagar al socio interlínea se presentan netas contra la consiguiente liberación del Ingreso diferido por venta de billetes.

Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o naturaleza y en los casos en los que dicha presentación sea pertinente para la comprensión de los resultados financieros del Grupo. Aunque la dirección ha definido una lista de partidas y un umbral cuantitativo que merecería la categorización de excepcional y que se ha establecido sobre la base de la experiencia histórica, el Grupo tiene flexibilidad para añadir partidas adicionales en el caso de que su tamaño o naturaleza merezcan dicha presentación. La clasificación de una partida como excepcional debe ser aprobada por el Consejo, a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Los resultados financieros del Grupo son objeto de supervisión por parte del Comité de Dirección y el Consejo antes de partidas excepcionales para posibilitar la comparativa con periodos anteriores, así como con otras empresas seleccionadas, pero también con el fin de tomar decisiones estratégicas, financieras y operativas.

Las partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluyen, pero no se limitan a, partidas como importes significativos por acuerdos relacionados 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 discontinuación de la contabilidad de coberturas; acuerdos judiciales; transacciones fiscales individuales significativas; y el efecto de la venta, baja o deterioro de un activo o una inversión en un negocio. Cuando las partidas excepcionales se presentan de forma separada, el impacto fiscal resultante también se presenta por separado. Aunque algunas partidas excepcionales podrían abarcar más de un periodo contable, como las reestructuraciones relevantes, estas son no recurrentes por naturaleza.

En la sección de Medidas alternativas de rendimiento se incluye más información.

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 al epígrafe correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática. Las subvenciones que compensan al Grupo por gastos asumidos se reconocen en el epígrafe 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

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

Estimaciones

Las estimaciones e hipótesis que presentan un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los valores contables de activos y pasivos en el siguiente ejercicio son las siguientes:

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

A 31 de diciembre de 2021 el Grupo reconoció 1.775 millones de euros relacionados con activos derivados de retribuciones a empleados (2020 reexpresado: 334 millones de euros) y 285 millones de euros relacionados con obligaciones de retribuciones a empleados (2020 reexpresado: 477 millones de euros). Para más información relacionada con obligaciones de retribuciones a empleados véase la nota 32.

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por despido y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante los requisitos de valoración de la NIC 19. Estas valoraciones conllevan la realización de hipótesis sobre las tasas de descuento, las tasas de rentabilidad esperadas de los activos, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza a largo plazo de esos planes, las hipótesis están sujetas a una incertidumbre significativa. Las hipótesis relacionadas con estos planes se detallan en la nota 32. El Grupo determina las hipótesis que van a utilizarse consultándolo con actuarios cualificados. Cualquier diferencia entre estas hipótesis y el resultado real supondrá un impacto futuro en los activos netos y el resultado global reconocido. La sensibilidad a los cambios en las hipótesis de las pensiones se recoge en la nota 32.

De acuerdo con las condiciones de los planes de aportación definida APS y NAPS del Grupo, los incrementos de las pensiones están sujetos a las órdenes de revisión anual de las pensiones (*Pension Increase (Review) Orders*) emitidas por el Gobierno británico, que desde 2011 se basan en el índice de precios al consumo británico (*Consumer Price Index, CPI*). Además, en APS existe una disposición que permite al Administrador equiparar los incrementos al índice de precios minoristas británico (*Retail Price Index, RPI*), sujeto a una serie de pruebas de viabilidad. Históricamente, las expectativas del mercado en relación con el RPI podían obtenerse comparando los precios de los títulos de deuda pública británica a tipo de interés fijo con los indexados, mientras que el CPI podía evaluarse considerando el objetivo de inflación del Banco de Inglaterra y comparando la interpretación de los dos índices de inflación.

En febrero de 2019, tras un informe de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de los Lores británica (*UK House of Lords Economic Affairs Committee*) sobre la medición de la inflación, el responsable del Departamento de Estadísticas del Gobierno británico concluyó que la metodología actual era insatisfactoria y propuso varias opciones a la Autoridad Estadística del Reino Unido (UKSA). En marzo de 2019, la UKSA recomendó al Ministro de Economía británico que se cesara la publicación del RPI en un momento futuro todavía por determinar y que, entretanto, se considere el RPI incorporando los métodos del CPIH (una variante propuesta del CPI). En septiembre de 2019, el Ministro de Economía británico anunció su intención de consultar con el Banco de Inglaterra y la UKSA la posibilidad de aplicar los cambios propuestos al RPI en el periodo de 2025 a 2030. A raíz de la consulta durante 2020, el 25 de noviembre de 2020 el Ministro de Economía y la UKSA confirmaron que a partir de febrero de 2030 el índice CPIH sustituirá al índice RPI, sin compensación para los titulares de deuda pública indexada a la inflación.

Tras el anuncio del Ministro de Economía del Reino Unido en septiembre de 2019 y hasta el 31 de diciembre de 2021, las tasas de inflación futuras de mercado implícitas del RPI para periodos posteriores a 2030 se han reducido en los mercados de inversión. Por lo tanto, para evaluar el RPI y el CPI a partir de los datos de los mercados de inversión, se ha contemplado un acercamiento parcial entre el RPI y el CPI a partir de 2030.

b Reconocimiento de ingresos

A 31 de diciembre de 2021 el Grupo reconoció 6.552 millones de euros (2020: 5.130 millones de euros) relacionados con Ingresos diferidos por venta de billetes, de los cuales 2.820 millones de euros (2020: 2.725 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

Los Ingresos de pasaje se reconocen cuando se proporciona el servicio de transporte. En el momento del transporte, también se reconocen ingresos en relación con billetes no utilizados y se estiman basándose en los términos y condiciones de los billetes y la experiencia histórica. El Grupo considera que no existe un posible cambio razonable en las hipótesis acerca de los billetes no utilizados que pueda tener un impacto material en los Ingresos de pasaje reconocidos en el ejercicio.

Los ingresos relativos a la emisión de Avios en el marco de programas de fidelización de clientes están basados en los precios de venta independientes relativos a las obligaciones de ejecución relacionadas (marca, marketing y Avios), determinados usando técnicas de valoración. El precio de transacción de los servicios de marca y marketing se determina usando metodologías específicas de valoración de marca. El precio de transacción de los puntos se calcula en función del valor de los Avios por los que se podrían canjear los puntos y se reduce para tener en cuenta la proporción de Avios que previsiblemente no van a canjear los clientes.

El Grupo calcula el número de Avios que previsiblemente no se van a canjear usando modelos y experiencia histórica. Un aumento de cinco puntos porcentuales en la hipótesis sobre los Avios que previsiblemente no se van a canjear provocaría un ajuste en Ingresos diferidos por venta de billetes de 100 millones de euros, con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de las operaciones del ejercicio.

c Impuestos sobre sociedades

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo reconoció 1.282 millones de euros (2020: 1.075 millones de euros) relacionados con activos por impuesto diferido. Más información acerca del impuesto corriente y diferido en la nota 10.

El Grupo está sujeto a impuestos sobre sociedades en numerosas jurisdicciones. Se requieren estimaciones para determinar la provisión global para impuestos sobre sociedades. Existen muchas transacciones y cálculos para los que la determinación del impuesto final es incierta, porque podría no estar claro cómo se aplica la legislación tributaria a una transacción o circunstancia particular. Cuando el Grupo determina que lo más probable es que las autoridades tributarias acepten la postura adoptada en la declaración de impuestos, los importes se reconocen en los estados financieros sobre esta base. Cuando el importe de los impuestos a pagar o recuperables es incierto, el Grupo reconoce un pasivo basado en una de las dos siguientes alternativas: el resultado más probable a juicio del Grupo o, cuando existe un amplio rango de posibles resultados, se emplea un enfoque medio ponderado por su probabilidad.

El Grupo únicamente reconoce activos por impuestos diferidos en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La Dirección emplea juicios, incluyendo la consideración de los resultados operativos históricos y actuales y los resultados previstos en el plan de negocio aprobado para evaluar la probabilidad de la recuperabilidad.

A la hora de aplicar estos juicios, aunque no existen restricciones temporales a la utilización de las pérdidas fiscales históricas en las jurisdicciones principales en las que opera el Grupo, las proyecciones sobre flujos de efectivo futuros cubren un periodo de hasta diez años desde la fecha de cierre del balance, lo que constituye el periodo durante el cual es probable que se disponga de beneficios imponibles futuros.

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tenía activos por impuestos diferidos no reconocidos por valor de 2.458 millones de euros relacionados con pérdidas fiscales que el Grupo no prevé razonablemente utilizar. Al aplicar los juicios mencionados anteriormente, si el Grupo hubiera extendido el periodo de las proyecciones de flujos de caja futuros indefinidamente, el importe de activos por impuestos diferidos no reconocidos se hubiera reducido en 2.068 millones de euros.

d Deterioro de activos no financieros

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo reconoció 2.439 millones de euros (2020: 2.390 millones de euros) relacionados con activos inmateriales de vida indefinida, incluido el fondo de comercio. En la nota 17 se incluye más información acerca de estos activos.

El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con vida económica indefinida se someten, como parte de las unidades generadoras de efectivo a las que están relacionados, a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso, en los que se usa un modelo de flujos de efectivo descontados medios ponderados multiescenario, que se comparan con el valor contable de las unidades generadoras de efectivo asociadas.

A la hora de determinar el valor contable de cada unidad generadora de efectivo, el Grupo imputa todos los activos materiales e inmateriales de las operaciones, incluidos los activos por derechos de uso. Además, el Grupo ha imputado determinados pasivos al valor contable de cada UGE cuando dichos pasivos son esenciales para las operaciones subyacentes de la unidad generadora de efectivo y, en caso de enajenación de la unidad generadora de efectivo, sería necesario transmitirlos al comprador. Dichos pasivos incluyen pasivos por arrendamientos.

El Grupo ha aplicado juicios a la hora de ponderar cada escenario en el modelo de flujos de caja descontados y estos cálculos requieren aplicar estimaciones en la determinación de las hipótesis y las sensibilidades principales como se indica en la nota 17.

El Grupo evalúa si existen indicios de deterioro en alguno de los activos no financieros en cada fecha de cierre. Cuando se identifican dichos indicios, los activos no financieros se someten a pruebas de deterioro.

e Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo reconoció 1.832 millones de euros (2020: 1.588 millones de euros) relacionados con provisiones de mantenimiento, reparaciones y devoluciones por valor. En la nota 26 se incluye más información acerca de los movimientos de esta provisión.

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y para otros controles de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y suelen cubrir varios años. Las provisiones para mantenimiento, reparación y devolución se realizan sobre la base de la mejor estimación de la salida de efectivo que probablemente será necesario realizar. A la hora de determinar esta mejor estimación, el Grupo aplica un alto grado de juicio en relación con el nivel de costes que se prevé asumir cuando la aeronave se devuelva al arrendador. Las estimaciones de este juicio considerable incluyen la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento, los costes futuros de mantenimiento y el estado de los aviones. Los costes asociados previstos se descuentan a su valor actual, si bien este efecto no se considera relevante. El Grupo considera que no existe ningún cambio razonablemente posible en un único supuesto que tendría un impacto sustancial en las provisiones, si bien una combinación de cambios en varios supuestos sí podría tenerlo.

Juicios

a Determinación del plazo de los contratos de arrendamiento con opciones de renovación y rescisión

El Grupo determina el plazo del arrendamiento como el plazo no rescindible, junto con los eventuales periodos cubiertos por una opción de prórroga del arrendamiento si está razonablemente seguro de que se ejercerá, o los eventuales periodos cubiertos por una opción de rescisión del arrendamiento, si está razonablemente seguro de que no la ejercerá. El Grupo aplica juicios a la hora de evaluar si está razonablemente seguro de que ejercerá o no la opción de renovación o rescisión del arrendamiento. Dichos juicios incluyen considerar los planes de flota que sostienen los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica en materia de opciones de prórroga. Después de la fecha de comienzo, el Grupo vuelve a evaluar el plazo de arrendamiento si se ha producido un suceso o cambio importante en las circunstancias que afecta a la capacidad del Grupo para ejercer o no la opción de renovación o rescisión. Para más información véase la nota 14.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas

Las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2021, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 a partir del 30 de junio de 2021 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos; y
- Reforma de los tipos de interés de referencia - Fase 2 - Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2021 (inclusive).

El IASB y el IFRIC emitieron las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones con fecha efectiva posterior a la de los presentes estados financieros, que en la opinión de la Dirección podrían afectar al Grupo en periodos futuros. El Grupo ha evaluado el impacto de estas normas, modificaciones e interpretaciones y no se prevé que estas tengan un efecto sustancial en los ingresos declarados o en los activos netos del Grupo. Salvo indicación en contrario, el Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligado cumplimiento:

- Inmovilizado material: ingresos antes del uso previsto - modificación de la NIC 16, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Referencia al Marco Conceptual - modificación de la NIIF 3, en vigor para periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Contratos onerosos - coste de cumplir un contrato - modificación de la NIC 37, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Mejoras anuales a las NIIF, ciclo 2018-2020 - en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Clasificación de pasivos entre corrientes y no corrientes - modificaciones de la NIC 1 en vigor para los periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Definición de estimación contable - modificación de la NIC 8, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Comunicación de políticas contables - modificaciones de la NIC 1 y la Declaración de práctica 2 de las NIIF, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive); y
- Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos resultantes de una única operación - Modificación de la NIC 12, en vigor para periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive).

3 Impacto del COVID-19 en la información financiera

Transacciones significativas y estimaciones, supuestos y juicios contables empleados para determinar el impacto del COVID-19

A consecuencia del COVID-19, el Grupo ha experimentado un descenso considerable de la actividad de vuelos y no espera que esta recupere el nivel de 2019 hasta al menos 2023. Por tanto, el Grupo ha aplicado estimaciones y juicios críticos a la evaluación del impacto del COVID-19 en relación con el reconocimiento y valoración de los activos y pasivos en los Estados financieros consolidados.

Estimaciones, supuestos y juicios contables - estimación de la previsión de flujos de efectivo

El Grupo ha aplicado estimaciones y juicios a la hora de evaluar el impacto del COVID-19 en la incertidumbre estimativa relacionada con la determinación de las provisiones sobre flujos de efectivo en el marco de los planes de negocio aprobados. Los detalles relativos a los datos y supuestos utilizados para determinar estas provisiones de flujos de efectivo figuran en la base de la presentación del principio de empresa en funcionamiento.

Las provisiones de flujos de efectivo que en algunos casos son sustancialmente diferentes de los juicios aplicados en periodos previos a la pandemia del COVID-19, se utilizan de forma sistemática en las siguientes estimaciones, supuestos y juicios contables críticos:

a Suspensión de la contabilidad de coberturas

A la hora de determinar si es necesario suspender la designación de un derivado como de cobertura o mantenerlo en una relación de cobertura, se requieren juicios sobre si una operación prevista que anteriormente era altamente probable sigue esperándose que se produzca o ya no se espera que se produzca. El Grupo aplicó los datos de capacidad contenidos en las previsiones de flujos de efectivo en el marco de los planes de negocio aprobados para determinar el nivel previsto de generación de ingresos y consumo de combustible durante los periodos en los que se ha aplicado la contabilidad de coberturas.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, el Grupo reconoció un crédito de 159 millones de euros (2020: gasto de 1.756 millones de euros) a consecuencia del efecto combinado de la suspensión de la contabilidad de coberturas en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 y las variaciones de valor razonable de dichas relaciones cuando la contabilidad de coberturas se suspendió en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, pero cuyo instrumento de cobertura subyacente no había vencido a 1 de enero de 2021. Esto se recogió como un crédito de 162 millones de euros (2020: gasto de 1.781 millones de euros) relacionado con derivados de combustible y un gasto de 8 millones de euros (2020: crédito de 87 millones de euros) relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados. El crédito en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros (2020: cargo de 62 millones de euros) está relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de los derivados de moneda extranjera asociados a las previsiones de ingresos.

La estrategia de gestión de riesgos del Grupo es 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, la contabilidad de coberturas de estas operaciones se ha suspendido y el crédito se ha reconocido en la Cuenta de resultados. El crédito relacionado con los derivados de ingresos y los derivados de combustible se ha reconocido en la Cuenta de resultados en los epígrafes de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente.

En la sección de Medidas alternativas de rendimiento se incluye más información.

b Planes de flota a largo plazo y deterioro asociado

El Grupo elabora los planes de flota a largo plazo a partir de las previsiones de flujos de efectivo resultantes de los planes de negocio aprobados. A la hora de preparar los planes de flota a largo plazo, el Grupo aplica juicios en relación con el periodo de parada temporal y permanente de los activos de flota, el diferimiento de la entrega de algunos aviones y los supuestos relativos a ciertas provisiones relacionadas con activos de flota arrendados.

Durante el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2021, el Grupo reconoció unas reversiones de deterioros de 21 millones de euros, representadas por un importe de 14 millones de euros relacionado con la reversión del deterioro de aviones y un importe de 7 millones de euros relacionado con la reversión del deterioro de motores. La reversión del deterioro de aviones se origina en cuatro Airbus A320 de Vueling que previamente habían sido parados de forma permanente desde el cuarto trimestre de 2020 y que volvieron a ser puestos en servicio en el tercer trimestre de 2021 tras la adjudicación de slots en París Orly y el aumento resultante de la capacidad. La reversión del deterioro de motores se origina en determinados motores que sufrieron un deterioro completo en 2020 y que se alquilaron a un tercero en el cuarto trimestre de 2021. De esta reversión, 9 millones de euros se registraron en el Inmovilizado material en relación con aviones en propiedad y 12 millones de euros se registraron en Activos por derechos de uso, en relación con aviones arrendados.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, el Grupo reconoció un cargo por deterioro de 856 millones de euros representado por un deterioro de activos de flota de 837 millones de euros y un deterioro de otros activos de 19 millones de euros. El deterioro de flota se refería a 82 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que fueron retiradas permanentemente y otras 2 aeronaves que sufrieron un deterioro contable hasta su valor recuperable a 31 de diciembre de 2020, incluidas 32 aeronaves Boeing 747, 23 aeronaves Airbus A320, 15 aeronaves Airbus A340, cuatro aeronaves Airbus A330-200, dos aeronaves Airbus A318, una aeronave Airbus A321, una aeronave Airbus A319, dos aeronaves Boeing 777-200 y cuatro aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 676 millones de euros se registraron en el Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 161 millones de euros se registraron en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas.

En la sección de Medidas alternativas de rendimiento, en la nota 13 y en la nota 14 se incluye más información.

c Pruebas de deterioro de las unidades generadoras de efectivo del Grupo

Dada la incertidumbre estimativa del momento y duración de la recuperación tras el COVID-19, el Grupo ha adoptado un modelo de flujos de efectivo descontados con medias ponderadas multiescenario derivado de las previsiones de flujos de efectivo de los planes de negocio aprobados. El Grupo aplica juicios a la hora de ponderar estos escenarios en el modelo de valor en uso.

Después de realizar esta prueba de deterioro, durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, el Grupo no ha reconocido ningún cargo por deterioro (2020: cero). Aunque no ha surgido ningún cargo por deterioro, el margen en la prueba de deterioro de las unidades generadoras de efectivo de British Airways, Iberia y Aer Lingus son especialmente sensibles a los cambios en los supuestos principales. En la nota 17 se ofrece más información.

d Recuperabilidad de los activos por impuesto diferido

A la hora de determinar los importes recuperables de sus activos por impuesto diferido, el Grupo aplicó las previsiones sobre flujos de efectivo contenidas en los planes de negocio aprobados. Dada la incertidumbre estimativa del momento y duración de la recuperación tras el COVID-19, el Grupo ejerce juicios en la determinación de los flujos de caja durante dicha recuperación y los periodos posteriores.

A la hora de realizar este juicio, si bien no existen restricciones temporales a la utilización de las pérdidas fiscales históricas en los territorios principales en los que opera el Grupo, las proyecciones sobre flujos de efectivo futuros cubren un periodo de diez años desde la fecha de cierre del balance.

Estimaciones, hipótesis y juicios contables – otras transacciones

Además de la incertidumbre estimativa relacionada con las previsiones de flujo de efectivo, el Grupo ha aplicado las siguientes estimaciones, supuestos y juicios contables críticos que inciden en los estados financieros consolidados:

e Reconocimiento de ingresos

Históricamente, cuando se emitía a un cliente un bono en caso de cancelación de un vuelo, el Grupo estimaba a partir de la experiencia histórica la proporción de dichos bonos que no se preveía fueran a utilizarse antes de su caducidad y los ingresos se reconocían en consecuencia. Debido al importante volumen de cancelaciones de vuelos a consecuencia del COVID-19, no existen suficientes datos históricos con los que estimar de forma fiable la cantidad de estos bonos que no se utilizarán antes de su caducidad y, por lo tanto, el Grupo no puede estimar con una probabilidad lo suficientemente alta que no habrá una reversión significativa de los ingresos en el futuro. Por tanto, y de manera consistente con el enfoque empleado a 31 de diciembre de 2020, el Grupo no ha reconocido ingresos procedentes de estos bonos emitidos debido a las cancelaciones relacionadas con el COVID-19 hasta que el bono se haya canjeado o haya caducado.

Los ingresos asociados a la emisión de Avios en el marco de los programas de fidelización de clientes se determinan utilizando técnicas de estimación en virtud de las cuales el precio de transacción de los Avios está basado en el valor de los premios por los que podrían canjearse y se reduce para tener en cuenta la proporción de Avios acumulados que previsiblemente no van a ser canjeados por los clientes (“breakage”). El

Grupo estima el número de Avios que previsiblemente no se canjearán usando modelos estadísticos y tendencias históricas. Debido a las importantes restricciones impuestas en la capacidad de los clientes para canjear los Avios en combinación con las alteraciones sufridas por los patrones de canje de Avios a consecuencia del COVID-19, el Grupo considera que las tendencias experimentadas desde el inicio de la pandemia por COVID-19 no se corresponden con los patrones de canje esperados a largo plazo, que el Grupo espera que vuelvan a niveles similares a los anteriores al COVID-19 en el futuro. En consecuencia, y de conformidad con el enfoque adoptado a 31 de diciembre de 2020, el Grupo ha mantenido el porcentaje de los Avios acumulados que previsiblemente no se canjearán en los niveles anteriores al COVID-19.

Operaciones relevantes a consecuencia del COVID-19

El Grupo ha reconocido las siguientes operaciones relevantes adicionales derivadas de medidas tomadas por la Dirección en respuesta al COVID-19:

f Préstamos y crédito

Con el fin de reforzar la liquidez debido al impacto del COVID-19, el Grupo emprendió una serie de medidas de financiación durante 2021 que han sido dispuestas en su totalidad, a menos que se indique lo contrario, incluyendo las siguientes:

- El 22 de febrero de 2021 British Airways formalizó un préstamo a cinco años a través del *Export development Guarantee Facility* por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por el *UK Export Finance* (UKEF). El 1 de noviembre de 2021, British Airways formalizó un nuevo préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.200 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por el *UK Export Finance* (UKEF). A 31 de diciembre de 2021 no se habían realizado disposiciones del préstamo;
- El 23 de marzo de 2021, el Grupo contrató una línea de crédito renovable garantizada a tres años en dólares estadounidenses a disposición de British Airways, Iberia y Aer Lingus. El importe disponible a través de esta línea de crédito es de 1.755 millones de dólares estadounidenses. A 31 de diciembre de 2021, no se habían realizado disposiciones de esta línea de crédito. En paralelo a la contratación de esta línea de crédito, British Airways cerró su línea de crédito renovable garantizada en dólares estadounidenses que vencía en junio de 2021;
- El 25 de marzo de 2021, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.200 millones de euros: 500 millones de euros a un interés fijo del 2,75% con vencimiento en 2025 y 700 millones de euros a un interés fijo del 3,75% con vencimiento en 2029;
- El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación con *Ireland Strategic Investment Fund* por importe de 75 millones de euros. El 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó otro acuerdo de financiación para ampliar el importe total hasta 150 millones de euros. Esta financiación se amortizará en 2023;
- El 18 de mayo de 2021, el Grupo emitió 825 millones de euros de bonos convertibles sénior no garantizados con vencimiento en 2028 y un interés fijo del 1,125%; y
- En abril de 2021, British Airways amortizó íntegramente la denominada *Coronavirus Corporate Finance Facility* por valor de 350 millones de euros (300 millones de libras esterlinas) formalizada en abril de 2020.

Véase la nota 25 para más información.

g Ayudas públicas

Debido a la importante reducción de las operaciones que se produjo durante la pandemia por COVID-19, el Grupo ha recurrido a los diversos mecanismos de ayudas al empleo en las distintas jurisdicciones en las que desarrolla su actividad. Eso se ha traducido en la percepción de subvenciones públicas por valor de 424 millones de euros recibidos directamente de gobiernos (clasificados como subvenciones públicas) y en unos ahorros de 135 millones de euros (clasificados como ayudas públicas) en los casos en los que los empleados han recibido dinero directamente de sus respectivos gobiernos. Los importes recibidos en forma de subvenciones públicas se han registrado en base neta en el epígrafe de Gastos de personal. En la nota 34 se ofrece más información.

h Aportaciones a planes de pensiones de prestación definida

El 18 de diciembre de 2020, British Airways alcanzó un acuerdo con el Administrador de NAPS para aplazar las aportaciones al pago del déficit de forma provisional para el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2020 y el 31 de enero de 2021. El aplazamiento de estas aportaciones ascendió a 165 millones de euros. El 19 de febrero de 2021, British Airways acordó también con el Administrador de NAPS aplazar las aportaciones al pago del déficit hasta el 30 de septiembre de 2021. El aplazamiento de estas aportaciones ascendió a 330 millones de euros. En la nota 32 se ofrece más información sobre el aplazamiento de las aportaciones.

i Renegociación de la adquisición de Air Europa y posterior cancelación

El 4 de noviembre de 2019, el Grupo formalizó un acuerdo para adquirir la totalidad del capital social de Air Europa por 1.000 millones de euros, sujeto a la aprobación de la Comisión Europea. A resultas del impacto que el COVID-19 ha tenido tanto en el Grupo como en Air Europa, el 19 de enero de 2021, el Grupo anunció que había cerrado con éxito un acuerdo modificado para adquirir la totalidad del capital social de Air Europa, lo que se tradujo en una reducción del precio de compra hasta 500 millones de euros y un aplazamiento de dicho pago hasta el sexto aniversario de la fecha de cierre de la adquisición, condicionado a la negociación satisfactoria entre Iberia y el SEPI sobre las condiciones no financieras asociadas al apoyo financiero proporcionado por el SEPI a Air Europa.

El 16 de diciembre de 2021, el Grupo anunció que Iberia y Globalia habían cancelado su acuerdo para la adquisición del capital social de Air Europa, lo que se saldó con un pago de 75 millones de euros por parte del Grupo. Este pago se ha registrado en Otros cargos no operativos de la Cuenta de resultados, se abonó antes del 31 de diciembre 2021 y se registró en Otros movimientos de inversión dentro del Estado de flujos de efectivo.

Para más información véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

4 Impacto del cambio climático en la información financiera

Operaciones relevantes y estimaciones, supuestos y juicios contables críticos empleados para determinar el impacto del cambio climático

A consecuencia del cambio climático, el Grupo ha diseñado y aprobado su estrategia climática Flightpath Net Zero, por la que el Grupo se ha comprometido a alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono en 2050. Aunque los planes de negocio actuales aprobados tienen una duración de tres años, la estrategia climática Flightpath Net Zero afecta a las operaciones a corto, medio y largo plazo del Grupo.

Los detalles relativos a los datos y supuestos utilizados para determinar la estrategia climática Flightpath Net Zero engloban, entre otros, los que figuran a continuación, que se encuentran bajo el control del Grupo:

- El coste adicional del compromiso asumido por el Grupo de aumentar el volumen de combustibles de aviación sostenibles hasta el 10% en 2030 y hasta el 50% en 2050;
- El coste derivado de sufrir un incremento en el nivel de las compensaciones de carbono y los programas de captura de carbono; y
- El impacto derivado de la introducción de aviones más eficientes en el consumo de combustible y de la capacidad para operarlos de forma más eficiente.

Además de estos datos e indicadores que se encuentran bajo el control de la Dirección, Flightpath Net Zero engloba supuestos sobre los consumidores, las administraciones públicas y los reguladores relacionados con lo siguiente:

- El impacto en la demanda de transporte aéreo a consecuencia tanto de las tendencias de los pasajeros en relación con el cambio climático como de las políticas de los gobiernos;
- Inversiones y políticas relacionadas con el desarrollo de instalaciones de producción de combustibles de aviación sostenibles;
- Inversiones y mejoras en la gestión del tráfico aéreo;
- El precio del carbono a través de los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión (ETS) de la UE y el Reino Unido y el Plan de Compensación y Reducción de las Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la ONU; y
- Políticas de mercado eficaces, además de los ETS de la UE y el Reino Unido y CORSIA.

El nivel de incertidumbre sobre el impacto de estos factores se incrementa con el paso del tiempo. Por tanto, el Grupo ha aplicado estimaciones y juicios críticos a la evaluación del impacto del cambio climático en relación con el reconocimiento y valoración de los activos y pasivos en los estados financieros.

Estimaciones, supuestos y juicios contables críticos - Estimación sobre flujos de efectivo previstos

La estrategia contra el cambio climático Flightpath Net Zero evalúa el impacto con un horizonte a largo plazo hasta 2050, de ahí que aumente con el tiempo el grado de incertidumbre estimativa a la hora de determinar las previsiones de flujo de efectivo. En aquellos activos y pasivos en los que la recuperabilidad depende de los flujos de efectivo a largo plazo, se han aplicado las siguientes estimaciones, supuestos y juicios contables críticos, en la medida en que pueden medirse con confianza:

a Planes de flota a largo plazo y vidas económicas útiles

La estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo se ha desarrollado en conjunción con los planes de flota a largo plazo de cada compañía operadora. Esto incluye la evaluación anual de las vidas útiles y los valores residuales de cada tipo de aeronave.

Durante 2020, el Grupo retiró permanentemente 82 aviones, sus motores y sus existencias rotativas a causa del impacto del COVID-19. Estos aviones retirados permanentemente eran modelos de generaciones anteriores con una menor eficiencia en el consumo de combustible, con más emisiones de carbono y más caros de operar que los modelos más modernos.

Con la retirada permanente de estos aviones, junto con la entrega futura de 110 aviones eficientes, como se detallan en la nota 15, el Grupo considera que los activos de flota actuales están en consonancia con los planes de flota a largo plazo para conseguir su estrategia Flightpath Net Zero. Todas las aeronaves en la flota, y aquellas que serán entregadas en el futuro, tienen la capacidad de usar combustibles de aviación sostenibles en sus operaciones sin impedimentos. Por lo tanto, no ha surgido ningún deterioro en el ejercicio actual o en el anterior a consecuencia de los planes de descarbonización del Grupo.

b Pruebas de deterioro de las unidades generadoras de efectivo del Grupo

A cada unidad generadora de efectivo, el Grupo aplica modelos de flujos de efectivo descontados elaborados a partir de las previsiones de flujos de efectivo que contienen los planes de negocio a tres años aprobados. La estrategia del Grupo de Flightpath Net Zero es a largo plazo por naturaleza e incluye compromisos que ocurrirán en diferentes puntos a lo largo de este horizonte temporal. Aquellos compromisos que ocurran en el corto plazo se han tenido en cuenta e incorporado en los planes de negocio a tres años.

El Grupo ajusta el ejercicio final del plan de negocio a tres años para incorporar el impacto del cambio climático que el Grupo puede estimar de manera razonable en la fecha del balance. Sin embargo, dada la naturaleza a largo plazo de los compromisos de sostenibilidad del Grupo, existen otros aspectos de estos compromisos que no pueden ser estimados de manera razonable en la fecha del balance y que se han excluido en estos ajustes. Estos ajustes incorporan la mayor utilización de combustible de aviación sostenible, así como supuestos sobre precios relativos a estos combustibles y al precio del carbono (tanto en los ETS como en CORSIA), que se obtienen de fuentes externas. Cuando el Grupo considera que dichos costes se recuperarán incrementando los precios de los billetes, entonces se realiza el ajuste correspondiente para aumentar los ingresos de pasaje.

Como se detalla en la nota 17, el Grupo aplica una tasa de crecimiento a largo plazo a este plan de negocio ajustado a tres años para cada UGE, y cada una de las tasas de crecimiento a largo plazo incluye un ajuste específico para reducir la tasa para reflejar las hipótesis del Grupo en relación a la reducción de la demanda por el cambio climático. Este impacto en la demanda se determina a partir de datos de mercado externos.

Además, a la hora de definir sus modelos de deterioro, el Grupo elabora sus proyecciones de flujos de efectivo partiendo de la base de que utiliza la flota actual en su estado actual. El Grupo excluye los flujos de efectivo que prevé obtener de reestructuraciones futuras, activos que el Grupo no utiliza actualmente y los avances tecnológicos previstos en aviones y otras tecnologías no disponibles en la fecha de cierre. El Grupo excluye la legislación/regulación futura potencial relativa a los precios del carbono y/o a los sistemas alternativos que actualmente no han entrado en vigor, como la entrada en vigor de impuestos al queroseno.

A la vista de la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, el Grupo ha aplicado sensibilidades adicionales en la nota 17 para reflejar un impacto más adverso del cambio climático del que se prevé actualmente. Este se ha recogido a través de la sensibilidad a la baja de la tasa de crecimiento a largo plazo, AKO, márgenes operativos y la mayor sensibilidad al precio del combustible.

c Valoración de los activos afectos a planes de prestaciones a empleados

Los planes de prestaciones a empleados del Grupo están representados principalmente por los planes APS y NAPS de British Airways en el Reino Unido. Estos planes están estructurados para realizar pagos post-empleo a sus participantes a largo plazo; en este sentido, los administradores han definido activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y activos orientados a la conciliación de pasivos que vencen a largo plazo para adecuarlos a los pagos previstos de prestaciones.

Los activos de estos planes se invierten fundamentalmente en una gama diversificada de acciones, bonos e inmuebles. La valoración de estos activos va desde los que cotizan en mercados activos, donde se pueden obtener precios de forma fácil y regular, hasta aquellos cuyas valoraciones no están basadas en datos de mercado observables y a menudo requieren modelos de valoración complejos. Los administradores de los planes han integrado las consideraciones sobre el cambio climático en su toma de decisiones a largo plazo y sus procesos de información en todas las clases de activos, dialogando activamente con todos los gestores de fondos y carteras para asegurarse de que, en los casos en los que se necesiten datos que resultan inobservables para los modelos de valoración, estos incorporan expectativas a largo plazo sobre el impacto del cambio climático.

d Recuperabilidad de los activos por impuesto diferido

A la hora de determinar los importes recuperables de sus activos por impuesto diferido, el Grupo aplica las previsiones sobre flujos de efectivo futuros en un periodo de hasta diez años contenidas en los planes de negocio a tres años aprobados. El Grupo aplica una tasa de crecimiento a medio plazo para el periodo posterior a los planes de negocio a tres años que es específica de cada compañía operadora. A la hora de considerar el impacto de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo, la dirección ajusta esta tasa de crecimiento a medio plazo, cuando corresponde, para incorporar el impacto en los ingresos y los costes del Grupo.

5 Información de segmentos

a Segmentos de negocio

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

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

El Grupo ha definido sus segmentos operativos basándose en el modo en que maneja sus negocios y la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos. Se ha identificado a British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus como segmentos operativos declarables a afectos 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 segmentos operativos declarables, ya que o bien generan ingresos al margen de las actividades del Grupo y las decisiones de asignación de recursos se toman en función del negocio de transporte de pasajeros, o bien no son regularmente objeto de revisión por parte del Comité de Dirección de IAG y están incluidas en Otras empresas del Grupo.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	2021					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	2.607	1.707	1.011	302	208	5.835
Ingresos de carga	1.268	333	-	65	7	1.673
Otros ingresos	314	443	5	4	181	947
Ingresos externos	4.189	2.483	1.016	371	396	8.455
Ingresos entre segmentos	129	301	-	5	370	805
Ingresos por segmento	4.318	2.784	1.016	376	766	9.260
Cargo por depreciación y amortización	(1.104)	(350)	(240)	(140)	(81)	(1.915)
(Cargo)/reversión de deterioro	(30)	-	13	-	-	(17)
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(2.041)	(220)	(233)	(338)	67	(2.765)
Partidas excepcionales ²	151	14	29	9	2	205
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.192)	(234)	(262)	(347)	65	(2.970)
Gastos no operativos netos ⁴						(742)
Pérdida antes de impuestos						(3.507)
Activos totales ⁵	20.891	6.919	2.671	1.820	2.105	34.406
Pasivos totales	(18.795)	(7.062)	(3.364)	(1.806)	(2.533)	(33.560)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.023 millones de euros y en los pasivos totales de 5.833 millones de euros.

2 Para más información acerca de las partidas excepcionales véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

3 Los activos totales asociados a Otras empresas del grupo incluyen 4.527 millones de euros de Efectivo y activos líquidos equivalentes.

4 Incluyen 75 millones de euros de partidas excepcionales en relación al pago de liquidación del acuerdo de Air Europa. Véase la nota 3i para más información.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	2020 ¹					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	3.242	1.148	577	376	169	5.512
Ingresos de carga	994	224	-	88	-	1.306
Otros ingresos	232	605	5	-	146	988
Ingresos externos	4.468	1.977	582	464	315	7.806
Ingresos entre segmentos	90	282	(8)	3	343	710
Ingresos por segmento	4.558	2.259	574	467	658	8.516
Cargo por depreciación y amortización	(1.214)	(370)	(277)	(133)	(84)	(2.078)
Cargo por deterioro	(445)	(242)	(68)	(24)	(98)	(877)
Pérdida de las operaciones	(4.403)	(1.411)	(875)	(563)	(199)	(7.451)
Partidas excepcionales ²	(1.778)	(652)	(252)	(202)	(177)	(3.061)
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.625)	(759)	(623)	(361)	(22)	(4.390)
Gastos no operativos netos						(376)
Pérdida antes de impuestos						(7.827)
Activos totales ⁵	17.759	7.009	2.850	1.814	884	30.316
Pasivos totales ⁵	(15.737)	(7.014)	(3.299)	(1.495)	(1.161)	(28.706)

1 La información de segmentos de 2020 se ha reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En las notas 2 y 36 se ofrece más información.

2 Para más detalle acerca de las partidas excepcionales véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

3 Incluye eliminaciones en los activos totales de 14.998 millones de euros y en los pasivos totales de 5.100 millones de euros.

b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el	
	31 de diciembre 2021	2020
Reino Unido	2.435	2.390
España	2.189	1.845
EE. UU.	931	933
Resto del mundo	2.900	2.638
	8.455	7.806

Activos por área

A 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.544	1.317
España	4.404	1.333
EE. UU.	76	13
Resto del mundo	1.137	576
	17.161	3.239

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.313	1.251
España	4.850	1.353
EE. UU.	122	15
Resto del mundo	1.246	589
	17.531	3.208

6 Gastos por naturaleza

El resultado de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2021	2020
Cargo por depreciación de activos por derecho de uso	1.058	1.153
Cargo por depreciación de activos en propiedad	638	720
(Reversión)/cargo por deterioro de inmovilizado material en propiedad	(4)	681
Amortización y deterioro de inmovilizado inmaterial	178	196
Cargo por deterioro de activos por derecho de uso	20	161
Cargo por depreciación de otros intereses de arrendamiento	42	44
	1.932	2.955

Coste de existencias:

Millones de euros	2021	2020
Coste de existencias reconocidas como gasto, principalmente combustible	1.038	1.405
Cargo por deterioro de existencias ¹	-	71
	1.038	1.476

¹ Para más información acerca del cargo por deterioro de existencias, véase la nota 3b.

7 Honorarios de auditores

Los honorarios por servicios de auditoría y de otra índole prestados por el auditor de las cuentas anuales consolidadas del Grupo y de determinadas cuentas anuales individuales de las sociedades consolidadas, KPMG S.L. (2020: Ernst & Young S.L.), y por empresas de la red de KPMG (2020: red de Ernst & Young) en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, fueron los siguientes:

Miles de euros	2021	2020
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	4.860	4.180
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	532	696
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	431	532
Otros servicios relativos a impuestos	-	30
Otros servicios de auditoría	569	350
Servicios relacionados con la revisión del capital circulante	776	1.036
Servicios relacionados con operaciones financieras corporativas	-	370
Todos los demás servicios	-	55
	7.168	7.249

Los honorarios a pagar al auditor del Grupo por la auditoría durante el ejercicio del plan de pensiones del Grupo ascendieron a 182 mil euros.

8 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2021	2020
Sueldos y salarios	2.135	2.236
Contribuciones a la seguridad social	307	385
Gastos por pensiones ¹	232	272
Cargo/(crédito) por planes de pago basados en acciones	23	(8)
Otros gastos de personal ²	316	700
Total gastos de personal	3.013	3.585

1 Para más información acerca del cambio de política contable relacionado con los costes de administración de pensiones véanse las notas 2 y 36.

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

El número de empleados durante el año y a 31 de diciembre es como sigue:

	2021			2020		
	Número medio de empleados ¹	A 31 de diciembre de 2021		Número medio de empleados	A 31 de diciembre de 2020	
		Número de empleados	Porcentaje de mujeres		Número de empleados	Porcentaje de mujeres
De vuelo:						
Tripulación de cabina	9.304	17.865	70%	7.689	17.946	71%
Pilotos	3.879	7.607	6%	4.787	7.794	6%
De tierra:						
Aeropuertos	6.728	12.842	37%	8.841	14.339	39%
Oficinas	8.612	10.709	52%	7.954	11.246	48%
Mantenimiento	6.345	7.448	8%	5.153	6.410	7%
Altos ejecutivos	167	187	34%	196	193	30%
	35.035	56.658	42%	34.620	57.928	

1 El número medio de empleados excluye a aquellos empleados sujetos a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España. Para más información véase la nota 34. La media total de trabajadores incluyendo los adscritos a estos regímenes es de 56.618.

El número de empleados se basa en la plantilla real. La plantilla media equivalente en 2021 fue de 50.222 (2020: 60.612), lo que incluye al personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España.

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

a Gastos financieros

Millones de euros	2021	2020
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(133)	(45)
Pasivos por financiación de activos	(65)	(41)
Pasivos por arrendamientos	(408)	(442)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(12)	(14)
Otros préstamos	(153)	(103)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	3	8
Otros gastos financieros	(62)	(33)
	(830)	(670)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2021	2020
Intereses sobre otros depósitos remunerados	5	21
Otros ingresos financieros	8	20
	13	41

c (Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2021	2020 ¹
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(2)	12

¹ Para más información acerca del cambio de política contable relacionado con los costes de administración de pensiones véanse las notas 2 y 36.

d Otros cargos no operativos

Millones de euros	2021	2020
Beneficios por la venta de inmovilizado material e inversiones ²	59	38
Crédito correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 19)	-	1
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia (nota 18)	2	1
Beneficio/(pérdida) reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	37	(13)
Beneficio/(pérdida) no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	47	(31)
Pago por acuerdo de liquidación por cancelación con Air Europa ¹	(75)	-
	70	(4)

¹ Para más información acerca del pago por el acuerdo de liquidación por cancelación con Air Europa véase la nota 3i.

² Incluye una ganancia de 24 millones de euros derivada de la venta de Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. y Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Anteriormente, el Grupo poseía el 75% del capital de estas sociedades y se desprendió de esta participación durante el cuarto trimestre de 2021. Esta venta dio lugar a la baja contable de 12 millones de euros en activos netos de los estados financieros consolidados del Grupo.

10 Impuestos

a Créditos/(cargas) fiscales

Créditos/(cargas) por Impuesto sobre Sociedades reconocidos en la Cuenta de resultados, el Estado del resultado global y directamente en el patrimonio neto:

Millones de euros	2021				2020 ¹			
	Cuenta de resultados	Estado de resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total	Cuenta de resultados	Estado de resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	10	-	(1)	9	6	-	-	6
Cambios respecto al ejercicio corriente	(9)	5	-	(4)	273	(17)	-	256
Total impuesto corriente	1	5	(1)	5	279	(17)	-	262
Impuesto diferido								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(23)	-	-	(23)	(8)	-	-	(8)
Cambios respecto al ejercicio corriente	518	(420)	-	98	695	124	(2)	817
Cambio del tipo impositivo / Diferencias por conversión	78	61	-	139	(74)	44	-	(30)
Total impuesto diferido	573	(359)	-	214	613	168	(2)	779
Total impuestos	574	(354)	(1)	219	892	151	(2)	1.041

¹ Para más información acerca del cambio de política contable relacionado con los costes de administración de pensiones véanse las notas 2 y 36.

El ingreso por impuesto corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado con los movimientos en el valor razonable del bono convertible de 5 millones de euros (2020: cero euros) y con las coberturas de flujos de efectivo de cero euros (2020: 17 millones de euros).

Los impuestos reconocidos directamente en el patrimonio neto están relacionados con los planes de pago basados en acciones de 1 millón de euros (2020: 2 millones de euros).

Dentro del apartado de impuestos en el Estado de resultado global, se incluye una carga fiscal de 123 millones de euros (2020: crédito fiscal de 92 millones de euros) que podrá ser reclasificado a la Cuenta de resultados y una carga fiscal de 231 millones de euros (2020: crédito fiscal de 59 millones de euros) que no se reclasificará.

b (Pasivo)/activo por impuesto corriente

Millones de euros	2021	2020
Saldo a 1 de enero	53	(6)
Cuenta de resultados	1	279
Estado de resultado global	5	(17)
Reconocido directamente en el patrimonio neto	(1)	-
Efectivo	(63)	(45)
Compensado con otros impuestos ¹	-	(152)
Cambios por conversión de divisas y otros	-	(6)
Saldo a 31 de diciembre	(5)	53
Activo por impuesto corriente	16	101
Pasivo por impuesto corriente	(21)	(48)
Saldo a 31 de diciembre	(5)	53

¹ En 2020, el Grupo optó, en el Reino Unido, por trasladar pérdidas a ejercicios anteriores y aplicarlos a los beneficios imponibles de 2019. Esto dio lugar a una devolución de impuestos por valor de 152 millones de euros relacionados con 2019, que la agencia tributaria británica (HMRC) compensó contra pasivos diferidos surgidos en relación a otros impuestos. No se produjo ninguna compensación similar en 2021.

c Activo/(pasivo) por impuesto diferido

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Arrendamientos	Indemnizaciones por despido de empleados y otros	Planes de pensiones ¹	Ganancias / pérdidas de valor razonable ²	Planes de retribución basados en acciones	Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y créditos fiscales	Otras diferencias temporales	Total
Saldo a 1 de enero de 2021	(589)	(248)	21	194	298	195	10	1,090	64	1.035
Cuenta de resultados ¹	106	67	(3)	9	(11)	(14)	1	408	10	573
Estado de otro resultado global ^{1,3}	-	-	-	(9)	(237)	(133)	-	20	-	(359)
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estado de cambios en el patrimonio neto	6	(39)	1	2	12	9	-	55	3	33
Saldo a 31 de diciembre de 2021	(477)	(220)	19	196	62	57	11	1.573	61	1.282
Saldo a 1 de enero de 2020	(732)	(195)	24	312	323	70	19	401	34	256
Cuenta de resultados	116	(76)	(2)	(120)	8	-	(6)	643	50	613
Estado de otro resultado global ²	-	-	-	3	(9)	118	-	56	-	168
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	(2)	-	-	(2)
Cambios por conversión de divisa y otros	27	23	(1)	(1)	(24)	7	(1)	(10)	(20)	-
Saldo a 31 de diciembre de 2020 ¹	(589)	(248)	21	194	298	195	10	1.090	64	1.035

1 Para más información acerca del cambio de política contable relacionado con los costes de administración de pensiones véanse las notas 2 y 36.

2 En las ganancias/pérdidas por variaciones del valor razonable se incluyen tanto la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como la Reserva para costes de coberturas; el movimiento correspondiente en relación con Otro resultado global reconocido en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo en 2021 era de 142 millones de euros (véase la nota 28d).

3 Los movimientos en el Estado de resultado global relacionados con las obligaciones por prestaciones post-empleo han aumentado las pérdidas fiscales del Grupo en 20 millones de euros (importe fiscal) a 31 de diciembre de 2021 y por lo tanto se han presentado como pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y créditos fiscales en la tabla anterior.

Millones de euros	2021	2020 ¹
Activo por impuesto diferido	1.282	1.075
Pasivo por impuesto diferido	-	(40)
Saldo a 31 de diciembre	1.282	1.035

El activo por impuesto diferido está relacionado en su mayor parte con España y el Reino Unido y se espera que se produzca una reversión dentro de un año. El reconocimiento del activo por impuesto diferido está soportado por la reversión prevista del pasivo por impuesto diferido en los periodos correspondientes, y por las proyecciones de resultados operativos de los planes de negocio aprobados por la Dirección.

d Conciliación del cargo por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados

El (cargo)/crédito por Impuesto sobre Sociedades se calcula aplicando los tipos impositivos locales a los beneficios/(pérdidas) en los países donde se genera el beneficio/(pérdida). El crédito por Impuesto sobre Sociedades sobre la pérdida (2020: pérdida) del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 es inferior (2020: inferior) al crédito (2020: crédito) fiscal hipotético. Las diferencias se explican a continuación:

Millones de euros	2021	2020 ²
Pérdida contable antes de impuestos	(3.507)	(7.827)
Ingreso por Impuesto sobre Sociedades ponderado del Grupo ¹	683	1,619
Pérdidas no reconocidas y diferencias temporales deducibles en el ejercicio	(193)	(342)
Bajas y deterioro de inversiones	8	(83)
Efecto del cambio del tipo impositivo	78	(74)
Activos fiscales dados de alta/(baja) de ejercicios anteriores	44	(176)
Efecto del menor tipo impositivo en las Islas Canarias	(23)	(40)
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	(13)	(2)
Gastos no deducibles	(15)	(21)
Otras partidas	5	11
Crédito por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados	574	892

1 El crédito fiscal previsto se calcula sumando los créditos/(cargos) fiscales previstos que surgen en cada sociedad del Grupo y cambia cada año con las variaciones de los tipos impositivos y el perfil de los beneficios. Los tipos impositivos sobre Sociedades en los principales países donde está presente el Grupo son el 25% en España (2020: 25%), el 19% en el Reino Unido (2020: 19%) y el 12,5% en Irlanda (2020: 12,5%).

2 Para más información acerca del cambio de política contable relacionado con los costes de administración de pensiones véanse las notas 2 y 36.

e Impuestos sobre nóminas y vuelos comerciales del Reino Unido

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

Millones de euros	2021	2020
Retenciones sobre sueldos y salarios	310	400
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) del Reino Unido	204	307
	514	707

f Factores que pueden afectar al gasto por Impuesto sobre Sociedades futuro

Diferencias temporarias deducibles no reconocidas y pérdidas

Millones de euros	2021	2020
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponible negativas del impuesto sobre sociedades español	1.993	848
Pérdidas operativas en Openskies SASU	390	450
Pérdidas operativas en el Reino Unido	72	39
Otras pérdidas fiscales	3	-
	2.458	1.337
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	648	1.287
Pérdidas de capital en Reino Unido	361	350
Pérdidas de capital en Irlanda	17	25
	1.026	1.662

Ninguna de las diferencias temporarias no reconocidas tiene fecha de caducidad. En la nota 2 se incluye más información acerca de la sensibilidad de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido.

Diferencias temporarias no reconocidas - inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos por impuesto diferido en relación con los 617 millones de euros (2020: 547 millones de euros) de diferencias temporarias relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o bien controla la reversión de estas diferencias temporarias, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato, o bien su reversión sustancial no tendría consecuencias fiscales significativas.

Cambios de tipo impositivo

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirían cambios normativos en la ley de acompañamiento a los presupuestos de 2021 (*Finance Bill 2021*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021 se promulgaron los presupuestos, lo que dio lugar a una actualización de los saldos de impuestos diferidos, e implicará un aumento futuro en el gasto por Impuesto sobre Sociedades del Grupo. A raíz de la actualización de los saldos de impuestos diferidos en las entidades en el Reino Unido, se reconoció un crédito de 78 millones de euros en la Cuenta de resultados y un crédito de 61 millones de euros en Otro resultado global.

El 8 de octubre de 2021 Irlanda anunció que subiría el tipo del impuesto de sociedades para determinados negocios multinacionales hasta el 15%, con efecto a partir de 2023. Este cambio previsto en el tipo impositivo no se ha recogido en estos resultados porque todavía no se ha promulgado. No se espera que el impacto del cambio propuesto en el tipo impositivo sea significativo en el periodo cubierto por el plan de negocio aprobado por la Dirección.

Hechos relacionados con la política fiscal

El Grupo está siguiendo con gran interés la solución en dos pilares propuesta por la OCDE con el fin de abordar los desafíos fiscales derivados de la digitalización de la economía. Esta propuesta de reforma del sistema tributario internacional aborda la imputación geográfica de los beneficios con fines tributarios y está diseñada para garantizar que las multinacionales estén sujetas a un mínimo tipo impositivo efectivo del 15%. Está previsto que el nuevo marco se apruebe en 2022 y entre en vigor en 2023. Las implicaciones para el Grupo se determinarán cuando se conozca la legislación en cuestión.

g Pasivos contingentes relacionados con impuestos

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes para todos los impuestos, que a 31 de diciembre de 2021 ascendían a 106 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 166 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Por lo tanto, el Grupo no considera adecuado provisionar estos importes. En los pasivos contingentes relacionados con impuestos se incluye lo siguiente:

Ganancia derivada de la fusión

Tras la inspección fiscal relativa a los periodos 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron un acuerdo de liquidación en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia. La exposición máxima en este caso es de 95 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 92 millones de euros), siendo éste el importe incluido en el acuerdo de liquidación así como una estimación de los intereses devengados hasta el 31 de diciembre de 2021.

La Compañía presentó una reclamación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central ("TEAC"). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de la Agencia Tributaria española. La Compañía recurrió esta resolución ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019, y el 24 de julio de 2020 presentó escrito de demanda sobre este asunto. La Compañía no espera que se celebre la vista en la Audiencia Nacional antes de finales de 2022.

La Compañía cuestiona los argumentos técnicos del acuerdo de liquidación y el fallo del TEAC, tanto en lo que respecta a si se produjo una ganancia tributable como en lo que respecta a la cuantía de la potencial ganancia, si fuera el caso. La Compañía cree que tiene argumentos sólidos para apoyar sus alegaciones. La Compañía no considera necesario hacer una provisión por este concepto y, por consiguiente, ha reconocido este asunto como un pasivo contingente.

11 Beneficios por acción

€ million	2021	2020 ¹
Pérdidas atribuibles a accionistas de la matriz por pérdidas básicas	(2.933)	(6.935)
Pérdidas diluidas atribuibles a accionistas de la matriz y pérdida diluida por acción	(2.933)	(6.935)

	2021 Número en miles	2020 Número en miles ¹
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas ²	4.963.945	3.528.052
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	4.963.945	3.528.052

Céntimos de €	2021	2020 ¹
Pérdida básica por acción	(59,1)	(196,6)
Pérdida diluida por acción	(59,1)	(196,6)

1 La información relativa a la pérdida por acción para el periodo comparativo presentado se ha reexpresado para reflejar el impacto del cambio de política contable relacionada con los costes de administración de pensiones (nota 2).

2 En 2020, incluye 734.657 mil acciones como el impacto medio ponderado de las 2.979.443 mil acciones nuevas emitidas a través de la emisión de títulos (nota 29).

El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022 y de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, y de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes no fue dilutivo en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo de la pérdida diluida por acción.

El cálculo de la pérdida básica y diluida por acción antes de partidas excepcionales está incluido en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

12 Dividendos

El Consejo de Administración no propone ningún dividendo durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 (2020: cero). El dividendo de 53 millones de euros abonado en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 está relacionado con las retenciones sobre el dividendo a cuenta de 2019, propuesto en octubre de 2019.

La capacidad futura del Grupo para distribuir dividendos depende de las necesidades de liquidez y las reservas distribuibles de las compañías operadoras principales del Grupo, así como de su capacidad para pagar dividendos a la Compañía, junto con las reservas distribuibles y la liquidez de la Compañía.

Determinadas obligaciones de deuda imponen restricciones o condiciones al pago de dividendos por parte de las principales compañías operadoras del Grupo a la Compañía, como un préstamo concedido a British Airways garantizado parcialmente por UKEF y los préstamos concedidos a Iberia y Vueling garantizados parcialmente por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España; estos préstamos pueden amortizarse anticipadamente sin penalización a elección de cada compañía. En España, Iberia y Vueling no están permitidas a pagar dividendos en el periodo contable en el que reciban fondos de los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo o "ERTE". British Airways acordó con el Administrador de su principal plan de pensiones de prestación definida británico (NAPS), en el marco de un acuerdo para diferir 450 millones de libras esterlinas en aportaciones, que no se abonarán dividendos a IAG antes de 2024 y que cualquier dividendo abonado a IAG a partir de 2024 dará lugar a una aportación del 50% del importe del dividendo, hasta que las aportaciones diferidas al plan de pensiones se hayan satisfecho.

13 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2020	29.382	3.162	1.605	34.149
Altas	2.854	84	32	2.970
Modificaciones de arrendamientos	21	16	(1)	36
Bajas	(3.878)	(95)	(50)	(4.023)
Reclasificaciones	(4)	8	(4)	-
Movimientos por cambio de divisas	(1.439)	(193)	(81)	(1.713)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	26.936	2.982	1.501	31.419
Altas	709	38	37	784
Modificaciones de arrendamientos	236	(2)	(26)	208
Bajas	(3.035)	(74)	(135)	(3.244)
Reclasificaciones	(4)	-	(1)	(5)
Trasposos a Activo corriente mantenido para la venta (nota 16)	(111)	-	-	(111)
Movimientos por cambio de divisas	1.265	181	74	1.520
A 31 de diciembre de 2021	25.996	3.125	1.450	30.571
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2020	12.707	1.249	1.025	14.981
Cargo por depreciación del ejercicio	1.659	165	93	1.917
Cargo por deterioro del ejercicio ¹	820	-	22	842
Bajas	(2.886)	(52)	(44)	(2.982)
Movimientos por cambio de divisas	(729)	(80)	(61)	(870)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	11.571	1.282	1.035	13.888
Cargo por depreciación del ejercicio	1.500	154	84	1.738
(Reversión)/cargo por deterioro del ejercicio ¹	(3)	19	-	16
Bajas	(2.699)	(63)	(105)	(2.867)
Modificaciones de arrendamientos	-	-	(14)	(14)
Trasposos a Activo corriente mantenido para la venta (nota 16)	(91)	-	-	(91)
Movimientos por cambio de divisas	602	81	57	740
A 31 de diciembre de 2021	10.880	1.473	1.057	13.410
¹ Para más información sobre la reversión por deterioro aplicada a los activos de flota véase la nota 3 y la sección de Medidas alternativas de rendimiento. Para más información sobre el segmento operativo que sufrió los cargos por deterioro, véase la nota 5. En 2021, ciertos de los deterioros registrados en 2020, que surgieron principalmente por la parada permanente de activos de flota concretos, se revirtieron. Asimismo, en 2020 algunos activos de flota sufrieron un deterioro tan solo hasta su valor razonable, que fue definido en base a valoraciones independientes de su valor de mercado.				
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2021	15.116	1.652	393	17.161
A 31 de diciembre de 2020	15.365	1.700	466	17.531
Análisis a 31 de diciembre de 2021				
En propiedad	5.736	916	330	6.982
Activos por derecho de uso (nota 14)	8.626	640	37	9.303
Pagos por anticipado	748	96	26	870
Activos no utilizados	6	-	-	6
Inmovilizado material	15.116	1.652	393	17.161
Análisis a 31 de diciembre de 2020				
En propiedad	5.457	920	382	6.759
Activos por derecho de uso (nota 14)	9.124	695	56	9.875
Pagos por anticipado	710	85	28	823
Activos no utilizados	74	-	-	74
Inmovilizado material	15.365	1.700	466	17.531

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2021	2020
Inmuebles propios	495	485
Activos por derecho de uso (nota 14)	640	695
Mejoras en inmuebles arrendados > 50 años	311	297
Mejoras en inmuebles arrendados < 50 años	206	223
Inmuebles	1.652	1.700

A 31 de diciembre de 2021, había deudas a largo plazo del Grupo garantizadas con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 3.081 millones de euros (2020: 2.794 millones de euros).

14 Arrendamientos

a Importes reconocidos en el Balance de situación consolidado

El inmovilizado material incluye los siguientes importes relacionados con activos por derecho de uso:

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2020	13.854	882	123	14.859
Altas	1.194	58	1	1.253
Modificaciones de arrendamientos	21	16	(1)	36
Bajas	(77)	(6)	(22)	(105)
Reclasificaciones ¹	(389)	-	3	(386)
Movimientos por cambio de divisas	(595)	(57)	(5)	(657)
A 31 de diciembre de 2020	14.008	893	99	15.000
Altas	240	15	-	255
Modificaciones de arrendamientos	236	(2)	(26)	208
Bajas	(72)	(12)	(1)	(85)
Reclasificaciones ¹	(759)	-	-	(759)
Movimientos por cambio de divisas	565	55	2	622
A 31 de diciembre de 2021	14.218	949	74	15.241
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2020	4.108	108	55	4.271
Cargo por depreciación del ejercicio	1.035	103	15	1.153
Cargo por deterioro del ejercicio ²	161	-	-	161
Bajas	(53)	(5)	(22)	(80)
Reclasificaciones ¹	(166)	-	(3)	(169)
Movimientos por cambio de divisas	(201)	(8)	(2)	(211)
A 31 de diciembre de 2020	4.884	198	43	5.125
Cargo por depreciación del ejercicio	963	87	8	1.058
Cargo por deterioro del ejercicio ²	4	16	-	20
Bajas	(71)	(4)	(1)	(76)
Modificaciones de arrendamientos	-	-	(14)	(14)
Reclasificaciones ¹	(394)	-	-	(394)
Movimientos por cambio de divisas	206	12	1	219
A 31 de diciembre de 2021	5.592	309	37	5.938
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2021	8.626	640	37	9.303
A 31 de diciembre de 2020	9.124	695	56	9.875

1 Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 365 millones de euros (2020: 217 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados están relacionados con arrendamientos con opción de compra que fueron transicionados como Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuáles el Grupo había continuado cargando la depreciación a lo largo de la vida útil esperada de la aeronave, incluyendo la opción de compra.

2 Para más información sobre el cargo por deterioro aplicado a los activos de flota véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Las deudas financieras remuneradas a largo plazo incluyen los siguientes importes relacionados con pasivos por arrendamientos:

Millones de euros	2021	2020
A 1 de enero	10.024	11.046
Altas	310	1.179
Modificaciones de arrendamientos	208	20
Amortizaciones	(1.855)	(1.919)
Gastos por intereses	400	442
Bajas	(8)	-
Movimientos por cambio de divisas	558	(744)
A 31 de diciembre	9.637	10.024
Corriente	1.521	1.560
No corriente	8.116	8.464

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados consolidada

Millones de euros	2021	2020
<i>Importes no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamientos</i>		
Pagos por arrendamientos variables	1	1
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	26	42
Gastos relacionados con arrendamientos de activos de escaso valor, excluidos los arrendamientos a corto plazo de activos de escaso valor	-	-
<i>Importes clasificados como gasto por el reconocimiento de Activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos</i>		
Gastos por intereses sobre pasivos por arrendamientos	400	442
Ganancia derivada de operaciones de venta y posterior arrendamiento	(6)	(10)
Cargo por depreciación del ejercicio	1.058	1.153
Cargo por deterioro del ejercicio	20	161

Durante 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos" para ofrecer a los arrendatarios una simplificación práctica que les permite no aplicar las directrices de la NIIF 16 sobre contabilidad de modificaciones de arrendamientos en relación a las reducciones en las cuotas de alquiler atribuibles directamente al COVID-19. Durante 2021, el IASB extendió el periodo para la aplicación de dicha simplificación práctica.

A la hora de elaborar sus estados financieros consolidados, el Grupo ha aplicado esta simplificación práctica a todas estas modificaciones. El impacto neto en la Cuenta de resultados en 2021 ha sido un crédito de 8 millones de euros (2020: crédito de 2 millones de euros) que recoge los cambios en los pagos por arrendamientos derivados de dichas reducciones de cuotas.

c Importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado

El Grupo tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por valor de 1.912 millones de euros en 2021 (2020: 1.997 millones de euros).

El Grupo registró unas entradas de efectivo totales asociadas a operaciones de venta y posterior arrendamiento de 213 millones de euros en 2021 (2020: 898 millones de euros).

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2021, para los cuáles no se ha reconocido ningún importe, relacionados con cero euros (2020: 183 millones de euros) por arrendamientos que aún no han comenzado, pero con los que el Grupo está comprometido.

d Perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos

El perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos se detalla en la nota 27f.

e Opciones de prórroga

El Grupo tiene ciertos arrendamientos que contienen opciones de prórroga que pueden ser ejercidos por el Grupo antes de la finalización del periodo no cancelable del contrato. Cuando sea posible, el Grupo busca incluir opciones de prórroga en arrendamientos nuevos que proporcionen flexibilidad operativa. Al comienzo del arrendamiento, el Grupo evalúa si es razonablemente probable que se ejerciten las opciones de prórroga.

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2021, para los cuáles no se ha reconocido ningún importe, de 795 millones de euros (2020: 998 millones de euros) por opciones de prórroga posibles, ya que no existe certeza razonable de que estos arrendamientos vayan a ser prorrogados.

f Contabilidad como arrendador

El Grupo arrienda algunos de sus activos materiales. El Grupo ha clasificado aquellos arrendamientos en los que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario como arrendamientos financieros y aquellos arrendamientos en los que no se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario como arrendamientos operativos.

Arrendamientos operativos

Los ingresos por alquileres relacionados con arrendamientos operativos reconocidos por el Grupo en 2021 fueron de cero euros (2020: cero euros). Los ingresos por alquileres se registran en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados.

La siguiente tabla expone el análisis de madurez de los ingresos por arrendamientos operativos, mostrando los ingresos por arrendamiento no descontados que se espera recibir a la fecha de cierre:

Millones de euros	2021	2020
En 1 año	4	-
De 1 a 2 años	5	-
De 2 a 5 años	2	-
Más de 5 años	-	-
Total	11	-

15 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 10.911 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 10.545 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, y por tanto están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

Los compromisos existentes comprenden 10.813 millones de euros para la adquisición de 22 Airbus A320 (entre 2022 y 2025), 34 Airbus A321 (entre 2022 y 2024), 26 Airbus A350 (entre 2022 y 2025), 18 Boeing 777-9 (entre 2025 y 2027) y 10 Boeing 787 (entre 2022 y 2024). El Grupo tiene ciertos derechos para cancelar compromisos en caso de retrasos significativos en las entregas de aeronaves causados por los fabricantes. No se han ejercido dichos derechos a 31 de diciembre de 2021.

16 Activo corriente mantenido para la venta

El activo corriente mantenido para la venta de 20 millones de euros representa tres aeronaves Airbus A321-200. No se ha reconocido ninguna ganancia o pérdida al clasificarse estas como activo corriente mantenido para la venta. Estas aeronaves se presentan en el segmento de Aer Lingus y saldrán del negocio dentro de los siguientes 12 meses desde el 31 de diciembre de 2021.

17 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro

a Inmovilizado inmaterial

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Software	Otros	Total
Coste							
Saldo a 1 de enero de 2020	598	451	253	1.616	1.376	282	4.576
Altas	-	-	-	-	141	51	192
Bajas	-	-	-	-	(18)	(121)	(139)
Reclasificaciones	-	-	-	-	43	(46)	(3)
Movimientos por cambio de divisas	(5)	-	-	(61)	(68)	(5)	(139)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	593	451	253	1.555	1.474	161	4.487
Altas	-	-	-	-	149	34	183
Bajas	-	-	-	(6)	(19)	(49)	(74)
Movimientos por cambio de divisas	3	-	-	56	70	3	132
A 31 de diciembre de 2021	596	451	253	1.605	1.674	149	4.728
Amortización y deterioro							
Saldo a 1 de enero de 2020	249	-	-	115	710	60	1.134
Cargo por amortización del ejercicio	-	-	-	6	151	4	161
Cargo por deterioro del ejercicio	-	-	-	15	20	-	35
Bajas	-	-	-	-	(7)	-	(7)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(4)	(38)	(2)	(44)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	249	-	-	132	836	62	1.279
Cargo por amortización del ejercicio	-	-	-	6	167	5	178
Bajas	-	-	-	-	(13)	-	(13)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	4	42	(1)	45
A 31 de diciembre de 2021	249	-	-	142	1.032	66	1.489
Valor neto contable							
A 31 de diciembre de 2021	347	451	253	1.463	642	83	3.239
A 31 de diciembre de 2020	344	451	253	1.423	638	99	3.208

¹ El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera del Reino Unido y de la UE de 75 millones de euros (2020: 81 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil media restante de estos derechos de aterrizaje es de 14 años.

b Prueba de deterioro

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

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2021					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2021	44	763	-	-	807
Bajas	-	(6)	-	-	(6)
Movimientos por cambio de divisas	3	52	-	-	55
A 31 de diciembre de 2021	47	809	-	-	856
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	28	94	35	-	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	272	62	110	-	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2021	347	1.388	451	253	2.439

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2020					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2020	49	816	-	-	865
Movimientos por cambio de divisas	(5)	(53)	-	-	(58)
A 31 de diciembre de 2020	44	763	-	-	807
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	28	94	35	-	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	272	62	110	-	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	-	-	-	253	253
Otras UGE					
A 1 de enero de 2020	-	12	-	-	12
Cargo por deterioro del ejercicio	-	(12)	-	-	(12)
A 31 de diciembre de 2020	-	-	-	-	-
A 31 de diciembre de 2020	344	1.342	451	253	2.390

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables de las UGE del Grupo se han medido en base a su valor en uso, que utiliza un modelo de flujos de efectivo descontados con medias ponderadas multiescenario. Estos escenarios se detallan en la sección sobre el principio de empresa en funcionamiento de la nota 2, con un peso del 70% de la hipótesis de referencia, del 20% de la hipótesis pesimista y del 10% de la hipótesis pesimista con confinamiento. Las proyecciones de flujos de efectivo se basan en los planes de negocio aprobados por las compañías operativas relevantes para un periodo de tres años. El aumento de los flujos de efectivo extrapolados más allá del periodo de tres años se proyecta en base a las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de efectivo se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de cada UGE.

Cada año las compañías operativas relevantes preparan y aprueban planes de negocio a tres años y el Consejo de Administración aprobó el plan de negocio a tres años en el cuarto trimestre del año. Se han realizado ajustes en el último año de los flujos de efectivo del plan de negocio para incorporar los impactos del cambio climático que el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha de cierre. Sin embargo, a la vista de la naturaleza a largo plazo de los compromisos del Grupo en materia de sostenibilidad, existen otros aspectos de estos compromisos que no pueden estimarse de forma fiable y, por consiguiente, se han excluido de los cálculos de valor en uso (véase la nota 4). Los flujos de efectivo del plan de negocio que se han empleado en los cálculos de valor en uso reflejan toda la reestructuración que ha sido aprobada por el Consejo de Administración y que puede ser llevada a la práctica por la Dirección en el marco de los acuerdos existentes.

Principales hipótesis

Los cálculos de valor en uso para cada UGE recogieron los mayores riesgos derivados del COVID-19, incluyendo los flujos de efectivo actualizados previstos por la reducción de la actividad desde 2022 y hasta finales de 2024 y un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos para incorporar la mayor volatilidad bursátil. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

Por ciento	2021				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo ¹	3-13	2-12	2-11	0-14	22-24
AKO proporcionados a 2019 ^{1,2}	75-103	77-100	97-119	84-115	n/d
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,9	1,7	1,6	1,7	1,6
Tasa de descuento antes de impuestos	11,8	11,4	11,1	10,1	12,0

Por ciento	2020				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo ¹	(20)-16	(12)-11	(22)-12	(14)-13	25-27
AKO proporcionados a 2019 ^{1,2}	45-95	49-98	46-107	40-100	n/d
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,1	2,0	1,8	1,9	2,0
Tasa de descuento antes de impuestos	11,2	11,6	11,5	10,4	10,3

1 Tanto el margen operativo como los AKO proporcionados a 2019 se expresan como una media ponderada derivada del modelo de flujos de efectivo descontados multiescenario.

2 En periodos anteriores, el Grupo aplicó como hipótesis principal 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.

Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)	De 2 a 3 años			
	En 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	3 años y en adelante
2021	690	673	659	659
2020	373	420	449	449

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*). El valor terminal de los flujos de efectivo y la tasa de crecimiento a largo plazo incorporan el impacto del cambio climático en la medida en que puede ser determinado (nota 4). Los planes de red de las aerolíneas se revisan anualmente en el marco del Plan de Negocio y reflejan los planes de la Dirección en respuesta a riesgos u oportunidades de mercado específicos.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y 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 se espera que obtengan los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se obtiene de información de mercado y la estructura de deuda existente del Grupo. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores 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.

Los supuestos relativos al precio del combustible se calculan a partir de las curvas de precios a plazo en el cuarto trimestre de cada año y se obtienen de fuentes externas. Las previsiones de flujos de caja recogen estos incrementos de precios después de tener en cuenta el nivel de derivados de combustible con que cuenta el Grupo, con sus correspondientes precios.

Resumen de los resultados

A 31 de diciembre de 2021, 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, tanto individualmente como de forma conjunta, 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 en el cálculo del valor terminal hasta el cero, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales, cambiar la ponderación de la hipótesis de referencia y de la hipótesis pesimista para que la ponderación sea del 100% hacia la hipótesis pesimista de confinamiento, y un aumento del precio del combustible del 40% sin asumir la recuperación del coste. Dada la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, estas sensibilidades representan un impacto razonablemente posible del cambio climático en las UGE mayor que lo incluido en los modelos de deterioro.

Para las UGE de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, aunque se prevé que los importes recuperables excedan de los valores contables en 3.402 millones de euros, 2.166 millones de euros, 2.271 millones de euros y 1.614 millones de euros respectivamente, los importes recuperables estarían por debajo de los valores contables si se emplearan posibles cambios razonables en las hipótesis asumidas en cada uno de los siguientes escenarios:

- *British Airways*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 4%; (ii) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con una reducción de la tasa de crecimiento a largo plazo del 1,3%; (iii) si el margen operativo hubiera sido dos puntos porcentuales más bajo y (iv) si el precio del combustible hubiera sido un 11% mayor;
- *Iberia*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 15%; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 21% mayor;
- *Vueling*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 32%; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 39% mayor; y
- *Aer Lingus*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 23%; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 31% mayor.

No surge ningún deterioro en el resto de posibles cambios razonables que podrían sufrir las hipótesis clave aplicadas a la UGE British Airways, Iberia y Aer Lingus ni en ninguno de los posibles cambios razonables que podrían sufrir las hipótesis clave aplicadas al resto de UGE.

Para más información acerca de los cargos y las reversiones por deterioro contable reconocidos en relación con los derechos de aterrizaje y los activos de flota parados permanentemente a 31 de diciembre de 2021 y a 31 de diciembre de 2020 véase la nota 3 y la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

18 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2021 se desglosan en la sección sobre inversiones del Grupo.

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

El importe total de los socios externos a 31 de diciembre de 2021 es 6 millones de euros (2020: 6 millones de euros).

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

b Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

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

Millones de euros	2021	2020
Total activo	115	73
Total pasivo	(85)	(50)
Ingresos	64	22
Beneficio del ejercicio	2	1

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

Millones de euros	2021	2020
Al inicio del ejercicio	29	31
Altas	9	-
Participación en beneficios retenidos	2	1
Dividendos recibidos	(1)	(3)
Movimientos por cambio de divisas	1	-
	40	29

A 31 de diciembre de 2021, no hay restricciones en la habilidad de las empresas asociadas o negocios conjuntos de transferir fondos a la entidad matriz, y no existen pasivos contingentes relacionados.

A 31 de diciembre de 2021 y a 31 de diciembre de 2020, la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

19 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2021	2020
Valores no cotizados	31	29
	31	29

El crédito relacionado con Otras inversiones en patrimonio fue de cero euros (2020: 1 millón de euros).

20 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2021	2020
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	850	682
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(115)	(125)
Deudores comerciales netos	735	557
Pagos anticipados e ingresos devengados	764	596
Otros deudores no comerciales	196	196
	1.695	1.349
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados e ingresos devengados	248	226
Otros deudores no comerciales	2	2
	250	228

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

Millones de euros	2021	2020
Al inicio del ejercicio	125	113
Provisión durante el ejercicio	8	18
Reversión durante el ejercicio	(11)	(2)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(10)	(1)
Movimientos por cambio de divisas	3	(3)
	115	125

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2020: 30 días).

El desglose del riesgo crediticio por deudores comerciales del Grupo es el siguiente:

A 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	498	132	94	10	116
Pérdidas crediticias previstas	0,2%	0,1%	1,1%	20,0%	95,7%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	-	1	2	111

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	345	114	88	11	124
Pérdidas crediticias previstas	0,9%	0,2%	1,1%	72,7%	91,1%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	3	-	1	8	113

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

Millones de euros	2021	2020
Efectivo en bancos y en caja	2.569	1.882
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	5.323	3.892
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.892	5.774
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	51	143
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	7.943	5.917

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

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2020: cero).

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

A 31 de diciembre de 2021, Aer Lingus tenía 35 millones de euros de efectivo restringido (2020: 38 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

a Deuda neta

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

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2021	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Otras partidas	Saldo a 31 de diciembre de 2021
Préstamos bancarios, otros préstamos, pasivos por financiación de activos y otros pasivos por financiación	5.655	4.033	261	-	24	9.973
Pasivos por arrendamientos	10.024	(1.481)	559	518	17	9.637
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(5.774)	(1.913)	(205)	-	-	(7.892)
Depósitos remunerados a corto plazo	(143)	91	1	-	-	(51)
	9.762	730	616	518	41	11.667

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2020	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Otras partidas	Saldo a 31 de diciembre de 2020
Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	3.208	2.589	(227)	-	85	5.655
Pasivos por arrendamientos	11.046	(1.536)	(726)	1.179	61	10.024
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(4.062)	(1.940)	228	-	-	(5.774)
Depósitos remunerados a corto plazo	(2.621)	2.366	112	-	-	(143)
	7.571	1.479	(613)	1.179	146	9.762

22 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2021	2020
Acreedores comerciales ¹	2.068	1.609
Otros acreedores	898	679
Otros impuestos y seguridad social	176	149
Devengos e ingresos anticipados	570	373
	3.712	2.810

¹ La partida de acreedores comerciales comprende 89 millones de euros (2020: 55 millones de euros) debido a proveedores que se han adherido a programas de financiación de cadenas de suministro ofrecidos por varias entidades financieras asociadas. En virtud de estos programas, se ofrecen una o ambas de las siguientes opciones: (i) para cada una de sus facturas, los proveedores pueden optar por recibir un pago anticipado con descuento de una entidad financiera asociada en lugar de recibir el pago en los plazos acordados; y/o (ii) para cada una de sus facturas, el Grupo indica a la entidad financiera asociada que pague al proveedor de acuerdo con los plazos acordados y el Grupo formaliza un plazo de pago con la entidad financiera asociada de hasta 150 días con pago de intereses a un tipo de entre el 1,5% y el 3,0%.

El Grupo evalúa el sistema mediante indicadores para determinar si los pasivos que los proveedores han traspasado a las entidades financieras asociadas en el marco de los programas de financiación de cadenas de suministro siguen cumpliendo la definición de acreedores comerciales o deberían clasificarse como préstamos. Los flujos de efectivo derivados de estos acuerdos se registran en los flujos de efectivo de actividades de explotación o en los flujos de efectivo de las actividades de financiación, dentro del Estado de flujos de efectivo consolidado, dependiendo de si los pasivos asociados reúnen los requisitos para ser considerados acreedores comerciales o préstamos.

A 31 de diciembre de 2021, estos pasivos cumplen la definición de Acreedores comerciales y se excluyen de la tabla de Deuda neta de la nota 21a.

Periodo medio de pago a proveedores - Compañías españolas del Grupo

Días	2021	2020
Periodo medio de pago a proveedores	34	43
Ratio de operaciones pagadas	32	36
Ratio de operaciones pendientes de pago	78	135

Millones de euros	2021	2020
Total pagos realizados	3.945	3.694
Total pagos pendientes	147	293

23 Ingresos diferidos por venta de billetes

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 1 de enero de 2021	2.725	2.405	5.130
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{1,2}	(524)	(6.518)	(7.042)
Cargo financiero reconocido en la Cuenta de resultados	37	-	37
Emisión de puntos de fidelización a clientes	407	40	447
Efectivo recibido de clientes ^{3,4}	-	7.689	7.689
Movimientos por cambio de divisa	175	116	291
Saldo a 31 de diciembre de 2021	2.820	3.732	6.552
Análisis:			
Corrientes	2.429	3.732	6.161
No corrientes	391	-	391
	2.820	3.732	6.552

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 1 de enero de 2020	1.917	3.569	5.486
Cambios en los supuestos	-	291	291
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{1,2}	(260)	(6.032)	(6.292)
Emisión de puntos de fidelización a clientes	361	8	369
Efectivo recibido de clientes ^{3,4}	850	4.714	5.564
Movimientos por cambio de divisa	(143)	(145)	(288)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	2.725	2.405	5.130
Análisis:			
Corrientes	2.252	2.405	4.657
No corrientes	473	-	473
	2.725	2.405	5.130

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

2 Dentro de los ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados en 2021 se reconoce una cantidad de 780 millones de euros previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2021 (reconocidos durante 2020 previamente registrados como ingresos diferidos a 1 de enero de 2020: 2.006 millones de euros).

3 Dentro del efectivo recibido de clientes a 31 de diciembre de 2021 se incluye un importe de cero euros recibidos de American Express (a 31 de diciembre de 2020: 830 millones de euros) tras la firma de la renovación del acuerdo comercial multianual con IAG Loyalty y que se actualiza a lo largo del periodo del contrato a medida que se satisfacen las obligaciones de ejecución asociadas.

4 El efectivo recibido de clientes se presenta neto de reembolsos.

La obligación de ejecución no satisfecha en relación con los programas de fidelización de clientes del Grupo que está clasificada como no corriente ascendía a 391 millones de euros a 31 de diciembre de 2021. De este importe, se prevé reconocer 279 millones de euros como ingresos en un periodo de entre 1 y 5 años después de la fecha del balance y 112 millones de euros posteriormente.

Los ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten principalmente en ingresos imputados a obligaciones de ejecución vinculadas a Avios. Los Avios son emitidos por las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización o se venden a terceros como proveedores de tarjetas de crédito, que los emiten en el marco de sus programas de fidelización. Los Avios no tienen una fecha de caducidad y pueden utilizarse en cualquier momento en el futuro. Por lo tanto, los ingresos pueden reconocerse en cualquier momento del futuro.

Los ingresos diferidos relacionados con ventas anticipadas están formados por ingresos imputados a billetes de avión que se utilizarán para viajar en el futuro. Generalmente, estos billetes caducan doce meses después de la fecha prevista de viaje si no se utilizan dentro de ese periodo de tiempo, sin embargo, debido a las importantes perturbaciones provocadas por la pandemia de COVID-19, el Grupo ha ampliado el periodo de caducidad hasta 24 meses después de la fecha prevista de viaje, dependiendo de la compañía operadora. Además, las graves perturbaciones provocadas por la pandemia de COVID-19 provocaron un gran número de cancelaciones de vuelos durante 2020 y 2021 que dieron derecho a los clientes a un reembolso o a la emisión de un bono canjeable en el futuro. Los bonos se presentan en el epígrafe de Ingresos anticipados.

24 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2021	2020
Acreedores comerciales no corrientes	121	49
Devengos e ingresos diferidos	87	91
	208	140

25 Deudas a largo plazo

a Deudas totales

Millones de euros	2021			2020		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	761	6.724	7.485	90	2.950	3.040
Préstamos bancarios y otros con plazos inferiores a 12 meses ¹	-	-	-	329	-	329
Pasivos por financiación de activos	171	2.244	2.415	139	2.050	2.189
Otros pasivos por financiación ²	73	-	73	97	-	97
Pasivos por arrendamientos	1.521	8.116	9.637	1.560	8.464	10.024
Deudas financieras remuneradas	2.526	17.084	19.610	2.215	13.464	15.679

1 Los préstamos bancarios y otros con plazos inferiores a 12 meses representan endeudamiento con una duración al inicio inferior a los 12 meses.

2 Dentro de Otros pasivos por financiación se incluyen acuerdos de venta y recompra formalizados durante 2020 y 2021 en relación con derechos de emisión y representan el importe que el Grupo tiene previsto recomprar a lo largo de 2021 y 2022, respectivamente.

Existen deudas a largo plazo del Grupo por importe de 2.434 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 2.412 millones de euros) garantizadas por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 2.938 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 2.794 millones de euros). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por las aeronaves o el inmovilizado material asociado.

b Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2021	2020
Préstamo a tipo variable en libras esterlinas garantizado por UKEF ¹	2.358	-
Préstamos a tipo variable garantizados por el ICO ²	1.095	1.009
825 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 1,125% con vencimiento en 2028 ³	757	-
700 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 3,75% con vencimiento en 2029 ⁴	710	-
500 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 2,75% con vencimiento en 2025 ⁴	508	-
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 0,50% con vencimiento en 2023 ⁵	499	498
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 1,50% con vencimiento en 2027 ⁵	498	497
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 ⁶	491	480
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ⁷	171	198
Acuerdo de financiación con ISIF ⁸	149	75
Bonos a tipo fijo no garantizados ⁹	138	137
Préstamos hipotecarios no garantizados en dólares estadounidenses a tipo fijo ¹⁰	85	97
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos garantizados por aeronaves a tipo fijo ¹¹	11	25
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ¹²	15	24
Pagarés en libras esterlinas del CCF ¹³	-	329
	7.485	3.369
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	(761)	(419)
	6.724	2.950

1. El 22 de febrero de 2021, British Airways formalizó un préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por *UK Export Finance* (UKEF). El 1 de noviembre de 2021, British Airways formalizó un nuevo préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.200 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por UKEF. A 31 de diciembre de 2021 no se habían realizado disposiciones del préstamo adicional. El tipo de interés anual asociado a UKEF es consistente con el tipo de interés de mercado prevalente en el momento de la formalización del préstamo.

2. 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 entre 2023 y 2025. El Instituto de Crédito Oficial de España avala el 70% del importe de los préstamos. Los préstamos incorporan varias cláusulas no financieras para proteger la posición de los bancos participantes, como restricciones a las transferencias de efectivo al resto de sociedades de IAG.

3. Bonos sénior no garantizados convertibles en acciones ordinarias de IAG emitidos por el Grupo el 11 de mayo de 2021; 825 millones de euros a tipo fijo del 1,125% generando unos fondos netos de 818 millones de euros y con vencimiento en 2028. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha del vencimiento final. Los bonos otorgan protección frente al pago de dividendos y comprenden un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 31 de diciembre de 2021 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar los bonos convertibles en efectivo, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG.

4. El 25 de marzo de 2021, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.200 millones de euros, 500 millones de euros con vencimiento el 25 de marzo de 2025 y 700 millones de euros con vencimiento el 25 de marzo de 2029. Los bonos tienen un interés fijo anual del 2,75% y del 3,75% respectivamente, pagaderos a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 100% del importe principal respectivamente y, salvo que se hayan amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizarán al 100% del principal en sus fechas de vencimiento respectivas.
5. En julio de 2019, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.000 millones de euros; 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2023 y 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2027. Los bonos devengan intereses a tipo fijo del 0,5% y del 1,5% anual respectivamente, pagaderos a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 99,417% y al 98,803% del principal respectivamente y, salvo que se hayan amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizarán al 100% del principal en sus fechas de vencimiento respectivas.
6. Bono sénior no garantizado convertible en acciones ordinarias de IAG y emitido por el Grupo en noviembre de 2015 de 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vence en 2022. El Grupo mantiene una opción para reembolsar el bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El bono incorpora protección de dividendos, y un total de 40.306.653 opciones relacionadas con este bono continuaban pendientes de liquidación a 31 de diciembre de 2021.
7. Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 0,04% y el 1,01%. Los préstamos son reembolsables entre 2024 a 2027.
8. El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación a tipo variable con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) por valor de 75 millones de euros. El 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación a tipo variable con el ISIF por 75 millones de euros adicionales. El acuerdo de financiación es reembolsable en 2023.
9. Un total de 200 millones de euros bonos no garantizados a tipos fijos entre el 3,5% y el 3,75% con vencimientos entre 2022 y 2027.
10. El préstamo hipotecario en dólares estadounidenses no garantizado a tipo fijo devenga intereses a tipos entre el 1,38% y el 2,86%. El préstamo es reembolsable entre 2023 y 2026.
11. Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan interés del 5,20%. Los préstamos son reembolsables en 2022.
12. Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan intereses entre el cero y el 5,68% y son reembolsables entre 2021 y 2028.
13. El 12 de abril de 2020, British Airways se acogió al *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) lanzado por el Gobierno del Reino Unido. En el marco del CCFF, British Airways emitió pagarés a favor del Gobierno del Reino Unido por valor de 350 millones de euros (300 millones de libras esterlinas). Este préstamo se reembolsó en abril de 2021.

Además, el 23 de marzo de 2021, el Grupo formalizó una línea de crédito renovable garantizada a tres años en dólares estadounidenses a disposición de British Airways, Iberia y Aer Lingus. El importe disponible a través de esta línea de crédito es de 1.755 millones de dólares estadounidenses. A 31 de diciembre de 2021, no se habían realizado disposiciones de esta línea de crédito. En paralelo a la contratación de esta línea de crédito, British Airways cerró su línea de crédito renovable garantizada en dólares estadounidenses que vencía en junio de 2021 y que contaba con 786 millones de dólares estadounidenses sin disponer a 31 de diciembre de 2020. Aunque el Grupo no prevé disponer de esta línea de crédito renovable, en el caso de que lo haga la deuda resultante estará garantizada con un conjunto específico de derechos de aterrizaje y aeronaves en las respectivas compañías operadoras.

Detalles sobre el bono convertible con vencimiento en 2028

Estos bonos convertibles otorgan a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprenden un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 31 de diciembre de 2021 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar en efectivo los bonos convertibles, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG.

Los bonos convertibles se registran a su valor razonable, que a 31 de diciembre de 2021 ascendía a 756 millones de euros, lo que constituye un descenso de 69 millones de euros desde la emisión. De este descenso, el importe incluido en Otro resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 20 millones de euros y el crédito reconocido en Gastos financieros en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 89 millones de euros.

Operaciones con entidades no consolidadas

En julio de 2021, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se vendieron y posteriormente arrendaron siete aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2031 y 2035. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2021-1* de British Airways, denominados comúnmente *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETCs). A consecuencia de estas operaciones el Grupo reconoció 204 millones de euros de Pasivos por financiación de activos.

En el cuarto trimestre de 2020, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se vendieron y posteriormente arrendaron nueve aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2028 y 2032. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2020-1* de British Airways. A consecuencia de estas operaciones el Grupo reconoció 472 millones de euros de Pasivos por financiación de activos.

En el tercer trimestre de 2019, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se vendieron y posteriormente arrendaron ocho aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2029 y 2034. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2019-1* de British Airways. A consecuencia de estas operaciones el Grupo reconoció 725 millones de euros de Pasivos por financiación de activos.

A 31 de diciembre de 2021, los Pasivos por financiación de activos incluyen importes acumulados de 1.489 millones de euros (2020: 1.312 millones de euros) relacionados con las operaciones con entidades no consolidadas que emitieron los EETC.

c Reconciliación de movimientos de pasivos a flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	Préstamos bancarios y otros, y pasivos por financiación de activos	Pasivos por arrendamientos	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2021	5.655	10.024	429	16.108
Fondos procedentes de préstamos	4.817	-	-	4.817
Amortización de préstamos	(784)	-	-	(784)
Amortización de pasivos por arrendamientos	-	(1.481)	-	(1.481)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	-	-	(268)	(268)
Total cambios por flujos de efectivo de financiación	4.033	(1.481)	(268)	2.284
Intereses pagados	(212)	(367)	(26)	(605)
Gasto por intereses	307	393	-	700
Nuevos préstamos y modificaciones de préstamos	-	518	-	518
Movimientos en el valor razonable	(69)	-	(286)	(355)
Otros movimientos distintos de efectivo	(2)	(9)	15	4
Efecto de variaciones en tipos de cambio de divisas	261	559	-	820
Saldo a 31 de diciembre de 2021	9.973	9.637	(136)	19.474

Millones de euros	Préstamos bancarios y otros, y pasivos por financiación de activos	Pasivos por arrendamientos	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Capital social/ prima de emisión	Total
Saldo a 1 de enero de 2020	3.208	11.046	128	6.323	20.705
Fondos procedentes de préstamos	3.567	-	-	-	3.567
Amortización de préstamos	(978)	-	-	-	(978)
Amortización de pasivos por arrendamientos	-	(1.536)	-	-	(1.536)
Fondos procedentes de la emisión de títulos	-	-	-	2.674	2.674
Liquidación de instrumentos financieros derivados	-	-	59	-	59
Total cambios por flujos de efectivo de financiación	2.589	(1.536)	59	2.674	3.786
Intereses pagados	(117)	(421)	(15)	-	(553)
Gasto por intereses	108	445	-	-	553
Nuevos préstamos y modificaciones de préstamos	-	1.179	-	-	1.179
Movimientos en el valor razonable	-	-	273	-	273
Otros movimientos distintos de efectivo	94	37	(16)	-	115
Efecto de variaciones en tipos de cambio de divisas	(227)	(726)	-	-	(953)
Total otros cambios relacionados con pasivos financieros	(142)	514	242	-	614
Total otros cambios relacionados	-	-	-	(730)	(730)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	5.655	10.024	429	8.267	24.375

d Total préstamos, pasivos por arrendamientos, otros pasivos por financiación y pasivos por financiación de activos

Millones	2021	2020
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$98	\$121
Euros	€1.430	€1.303
Libras esterlinas	£2.003	£299
Yuanes chinos	CNY 78	CNY 201
	€3.883	€1.756
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€3.602	€1.613
	€3.602	€1.613
Pasivos por financiación de activos		
Dólares estadounidenses	\$2.192	\$2.080
Euros	€408	€448
Yenes japoneses	¥8.226	¥4.883
	€2.415	€2.189
Otros pasivos por financiación		
Euros	€73	€97
	€73	€97
Pasivos por arrendamientos		
Dólares estadounidenses	\$7.709	\$8.436
Euros	€1.547	€1.858
Yenes japoneses	¥75.450	¥74.734
Libras esterlinas	£569	£608
	€9.637	€10.024
Total deudas financieras remuneradas	€19.610	€15.679

26 Provisiones

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2021	1.588	432	714	84	94	2.912
Reclasificaciones	(2)	-	-	(7)	-	(9)
Provisiones registradas durante el ejercicio	267	30	66	85	63	511
Utilizadas durante el ejercicio	(101)	(171)	(30)	(57)	(62)	(421)
Reversión de importes no utilizados	(41)	(22)	-	(18)	(16)	(97)
Actualización de descuento	10	-	2	-	-	12
Revaluaciones	-	-	(34)	-	-	(34)
Movimientos por cambio de divisas	111	5	2	3	4	125
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2021	1.832	274	720	90	83	2.999
Desglose:						
Corrientes	431	142	59	69	31	732
No corrientes	1.401	132	661	21	52	2.267
	1.832	274	720	90	83	2.999

Provisiones para grandes reparaciones

La provisión para gastos por grandes reparaciones se mantiene a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento y devolución de aeronaves mantenidas en virtud de arrendamiento. La provisión incluye también un importe relacionado con terrenos y edificios arrendados cuando el contrato exige costes de reparación al finalizar el arrendamiento. Estos costes se capitalizan dentro de los activos por derecho de uso. Esta es una provisión a largo plazo por naturaleza, que cubre típicamente la duración del activo arrendado, que para aeronaves es de hasta 12 años.

Dentro de la reversión de importes no utilizados de las provisiones para grandes reparaciones se incluye un importe de 7 millones de euros relacionado con la reversión de las provisiones por contratos de arrendamiento, que representan la estimación de los costes para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con las aeronaves arrendadas que fueron paradas permanentemente y sufrieron un deterioro durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 y que, subsecuentemente, se han puesto de nuevo en funcionamiento con la consiguiente reversión del deterioro durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

Cuando los importes sean finales y la incertidumbre acerca de estas provisiones se elimina, el pasivo asociado se reclasifica a Otros acreedores a corto o largo plazo, dependiendo de la fecha esperada de pago.

Provisiones por reestructuración

La provisión por reestructuración engloba provisiones para planes de despido voluntario incluido el programa de despido colectivo, dentro del Plan de Transformación de Iberia implementado antes de 2021, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El importe de la provisión se ha determinado por medio de una valoración actuarial realizada por actuarios independientes y se ha basado en los mismos supuestos que los utilizados para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto la tasa de descuento, que en este caso fue del 0,00%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos ocho años.

A 31 de diciembre de 2021, 270 millones de euros de esta provisión estaban relacionados con programas de despidos colectivos (2020: 428 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

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

El Grupo reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que, reuniendo ciertas condiciones, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación o se jubila anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos llegan a la edad legal de jubilación, y se reconoció una provisión inicial al efecto basada en una valoración actuarial. La provisión fue revisada a 31 de diciembre de 2021 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento consistente con el índice IBoxx del 0,91% y del 0,00% (2020: índice IBoxx del 0,37% y 0,00%) en función de si los empleados están en la actualidad en activo o no, las tablas de mortalidad PERM/F-2000P y una subida anual del IPC asumida del 2,00% en 2022 y del 1,50% en 2023. Esta provisión es principalmente a largo plazo. Las revaluaciones en la valoración de esta provisión se registran en Otro resultado global. La cantidad relacionada con esta provisión fue 644 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 (2020: 654 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales

Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales incluye:

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

La cuantía final a pagar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta.

Otras provisiones

Otras provisiones incluyen una provisión en relación al Sistema de Comercio de Emisiones, que representa el exceso de emisiones de CO₂ en los vuelos dentro del Reino Unido y de la UE por encima de los Derechos de Emisión otorgados para el Reino Unido y la UE respectivamente.

27 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés). El riesgo de crédito y el riesgo de liquidez. El impacto principal en los estados financieros se expone a continuación:

a 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 para los próximos dos años (previamente tres años) dentro de los perfiles de coberturas aprobados.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilidad de los instrumentos financieros a un posible cambio razonable de los precios del combustible, permaneciendo constantes otras variables, sobre los resultados antes de impuestos y el patrimonio neto¹:

Subida/(descenso) en el precio del combustible %	2021		2020		
	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
30	-	834	30	189	525
(30)	-	(520)	(30)	(219)	(664)

¹ El análisis de sensibilidad del patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el resultado antes de impuestos.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, a raíz de una recuperación sustancial del precio del petróleo, el valor razonable de estos pasivos netos por instrumentos derivados era de 288 millones de euros a 31 de diciembre de 2021, lo que representa un incremento de 1.066 millones de euros desde el 1 de enero de 2021. Desde el brote del COVID-19, ya no se prevé que ocurra una proporción importante de las relaciones de cobertura asociadas y, como consecuencia, se suspendió la contabilidad de coberturas de combustible, y los movimientos a valor de mercado posteriores se registraron en la Cuenta de resultados. Sin embargo, a raíz de las previsiones actualizadas que se detallan en la nota 3, otros 72 millones de euros de las ganancias reconocidas en Otro resultado global se reclasificaron en la Cuenta de resultados y se reconocieron en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

La ganancia derivada de la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible se ha registrado como partida excepcional. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para más detalles.

b 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 las compras y ventas denominadas en moneda extranjera hasta los siguientes tres años.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición de los derivados a las divisas principales del Grupo a una posible variación razonable de los tipos de cambio del dólar estadounidense, la libra esterlina y el yen japonés, con las demás variables constantes, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre los pasivos remunerados, los pasivos por arrendamientos y los derivados (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) denominados en monedas extranjeras; en este sentido, los datos correspondientes a 2020 se han actualizado para adecuarlos a la metodología actual. La metodología se ha actualizado para reflejar mejor la exposición a tipos de cambio surgidas por las operaciones del Grupo.

	Subida/(descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2021	10 (10)	255 (260)	523 (481)	10 (10)	(10) 10	134 (134)	10 (10)	(17) 17	(41) 41
2020	10 (10)	234 (273)	283 (345)	10 (10)	9 (9)	(167) 157	10 (10)	(16) 16	(42) 42

¹ El análisis de sensibilidad del patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el resultado antes de impuestos.

A 31 de diciembre de 2021, el valor razonable de los activos netos de instrumentos derivados denominados en moneda extranjera era de 185 millones de euros, lo que representa un incremento de 652 millones de euros, desde el 1 de enero de 2021. Estos comprenden tanto los derivados designados como de cobertura como los derivados que inicialmente no se designaron como de cobertura. De manera similar al riesgo de precios del combustible al que se alude anteriormente, ya no se esperaba que ocurriera un porcentaje considerable de las relaciones de cobertura y, como consecuencia, se suspendió la contabilidad de coberturas, y los movimientos posteriores a valor de mercado se registraron en la Cuenta de resultados. Sin embargo, a raíz de las previsiones actualizadas que se detallan en la nota 3, otros 5 millones de euros de las ganancias reconocidas en Otro resultado global se reclasificaron en la Cuenta de resultados y se reconocieron en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión y de Ingresos de pasaje. En aquellos derivados no designados como de cobertura al inicio, los movimientos a valor de mercado se han registrado directamente en la Cuenta de resultados y se han reconocido en (Cargos)/créditos netos por conversión de moneda extranjera.

c Riesgo de tipos de interés

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

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición del Grupo a un posible cambio razonable de los tipos de interés en dólares estadounidenses, euros y libras esterlinas sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto¹:

	Subida/ (descenso) del tipo de interés estadounidense e Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés europeo Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés en libras esterlinas Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2021	50 (50)	-	-	50 (50)	3 (3)	10 (9)	50 (50)	(2) 2	-
2020	50 (50)	-	-	50 (50)	9 (9)	(8) 7	50 (50)	-	-

¹ El análisis de sensibilidad del patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el resultado antes de impuestos.

Para más información sobre cómo gestiona el Grupo la reforma de los tipos de interés de referencia, véase la nota 27i.

d Riesgo de crédito

El riesgo de crédito 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 crédito en sus actividades de financiación, incluidos los depósitos en bancos y entidades financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros. El Grupo cuenta con políticas y procedimientos para supervisar el riesgo asignando límites a cada contraparte por exposición subyacente y por compañía operadora y formalizando únicamente operaciones con contrapartes con un riesgo de crédito muy bajo.

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

e Riesgo de contrapartida

El Grupo está expuesto al riesgo de contrapartida en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros a recibir. El Grupo aplica políticas y procedimientos para controlar el riesgo asignando límites a cada contraparte según su exposición y por compañía operativa. Las exposiciones subyacentes se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contrapartida se revisa periódicamente utilizando la información de mercado disponible.

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

A 31 de diciembre de 2021, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por tesorería asignados por región	
	2021	2020
Reino Unido	44%	53%
España	-	3%
Irlanda	18%	7%
Resto de la zona euro	34%	16%
Resto del mundo	4%	21%

f Riesgo de liquidez

El Grupo invierte su efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos monetarios, eligiendo para ello instrumentos con vencimientos o liquidez adecuados con el fin de conservar un margen suficiente que le permita generar fácilmente las entradas de efectivo necesarias para gestionar el riesgo de liquidez. El Grupo también ha contratado líneas de crédito renovables.

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tenía líneas de crédito renovables no utilizadas por valor de 53 millones de euros (2020: 52 millones de euros). El Grupo mantenía líneas de mercado monetario no utilizadas y no comprometidas de cero euros (2020: cero euros).

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

Millones	2021	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de crédito generales¹</i>		
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y julio de 2022	€27	27
Líneas de crédito en euros con vencimiento en marzo de 2023	€60	60
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en mayo de 2022	\$50	44
Línea de crédito en libras esterlinas con vencimiento en noviembre de 2025	£1.000	1.177
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2024	\$1.755	1.556
		2.864
<i>Líneas de crédito para compromisos de aeronaves</i>		
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en septiembre de 2022 ²	\$635	563
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2024 ³	\$635	563
		1.126

Millones	2020	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de crédito generales¹</i>		
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y junio de 2021	€126	126
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y julio de 2022	€95	95
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2021	\$786	643
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en mayo de 2022	\$50	41
		905
<i>Líneas de crédito para compromisos de aeronaves</i>		
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2021 ²	\$428	351
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en julio de 2023 ³	\$1.013	829
		1.180

1 Las líneas de crédito generales pueden ser utilizadas en cualquier momento a discreción del Grupo sujeto a la provisión de un preaviso de hasta tres días antes de la utilización prevista, dependiendo de la línea de crédito.

2 La línea de crédito para aeronaves con vencimiento en 2022 está disponible para ciertos compromisos de entrega de aeronaves y se detalla en la nota 25b.

3 Las líneas de crédito para aeronaves con vencimiento en 2024 (2020: vencimiento en 2023) están disponibles para ciertos compromisos de entrega de aeronaves y requieren de la provisión de un preaviso de tres meses por parte del Grupo a la contraparte acerca de su intención de hacer uso de las líneas de crédito.

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

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2021
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(122)	(116)	(230)	(678)	(1.714)	(2.860)
Pasivos por arrendamientos	(920)	(854)	(1.814)	(3.839)	(5.524)	(12.951)
Préstamos a tipo fijo	(151)	(529)	(578)	(690)	(2.094)	(4.042)
Préstamos a tipo variable	(129)	(285)	(428)	(3.368)	(16)	(4.226)
Otros pasivos por financiación	(73)	-	-	-	-	(73)
Acreeedores y otras cuentas a pagar	(3.712)	-	(208)	-	-	(3.920)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	-	1	2	3	-	6
Contratos de divisas	227	52	46	1	-	326
Derivados de combustible	157	129	48	-	-	334
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(12)	(10)	(7)	(3)	-	(32)
Contratos de divisas	(67)	(38)	(33)	(6)	-	(144)
Derivados de combustible	(14)	(13)	(18)	-	-	(45)
A 31 de diciembre de 2021	(4.816)	(1.663)	(3.220)	(8.580)	(9.348)	(27.627)

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2020
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(101)	(97)	(193)	(571)	(1.673)	(2.635)
Pasivos por arrendamientos	(901)	(919)	(1.500)	(4.122)	(5.962)	(13.404)
Préstamos a tipo fijo	(360)	(37)	(631)	(666)	(587)	(2.281)
Préstamos a tipo variable	(78)	(32)	(58)	(1.179)	(41)	(1.388)
Otros pasivos por financiación	(97)	-	-	-	-	(97)
Acreeedores y otras cuentas a pagar	(2.810)	-	-	-	-	(2.810)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Contratos a plazo	73	41	33	8	-	155
Derivados de combustible	6	2	1	-	-	9
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Swaps de tipos de interés	(13)	(13)	(25)	(14)	(2)	(67)
Contratos a plazo	(370)	(91)	(115)	(56)	-	(632)
Derivados de combustible	(423)	(314)	(108)	(4)	-	(849)
A 31 de diciembre de 2020	(5.074)	(1.460)	(2.596)	(6.604)	(8.265)	(23.999)

g Compensación de activos y pasivos financieros

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

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

A 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el balance ¹	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance ¹	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	628	(8)	620	(30)	590
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	181	(8)	173	30	203

¹ El Grupo ha aportado efectivo y activos líquidos equivalentes como garantía en varios de sus pasivos financieros derivados. A 31 de diciembre de 2021, el Grupo ha reconocido cero euros en garantías (2020: 66 millones de euros) que se compensan mediante contratos de compensación en el balance y 30 millones de euros (2020: 24 millones de euros) no compensados en el balance.

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el balance	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	165	(1)	164	(13)	151
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	1.537	(67)	1.470	(37)	1.433

h Gestión del riesgo de capital

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

El Grupo monitoriza el capital en base al ratio de deuda neta / EBITDA. A 31 de diciembre de 2021, la deuda neta / EBITDA era de menos 11,5 veces (2020: menos 4.3 veces). La definición y el cálculo de esta medida de rendimiento está incluida en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

En la sección de principio de empresa en funcionamiento en la nota 2 se presentan más detalles sobre liquidez y recursos de capital, junto con la gestión de riesgos de capital.

i Gestión de la reforma de los tipos de interés de referencia y los riesgos asociados

Descripción general

A nivel global está llevándose a cabo una reforma de los tipos de interés de referencia, que incluye la sustitución de determinados tipos de interés interbancarios (IBOR) con tipos alternativos casi sin riesgo (proceso denominado "reforma de los IBOR"). El Grupo está expuesto a los IBOR en sus instrumentos financieros con fecha de vencimiento posterior al 31 de diciembre de 2021, que serán sustituidos o reformados en el marco de estas iniciativas para el conjunto del mercado. El Grupo prevé que la reforma de los IBOR afectará a su gestión de riesgos y su contabilidad de coberturas.

Durante 2020, el Grupo creó un grupo de trabajo y un plan de proyecto para la transición de los IBOR, liderado por el Departamento de Tesorería del Grupo. Este proyecto ha considerado y sigue considerando los cambios necesarios en los sistemas, los procesos, la gestión de riesgos y los modelos de valoración, además de gestionar las posibles implicaciones contables y fiscales. Durante 2021, el Grupo y sus contrapartes en instrumentos financieros han realizado la transición de la mayoría de dichos instrumentos a un tipo de referencia alternativo y con el fin de posibilitar dichas transiciones, se han puesto en marcha cambios en los sistemas, los procesos y los modelos. Los instrumentos financieros que no habían completado la transición a 31 de diciembre de 2021 son, en su mayoría, aquellos que poseen un componente de LIBOR en dólares estadounidenses, que no está previsto que se convierta a un tipo libre de riesgo alternativo hasta mediados de 2023, sujeto a nuevas consultas.

Además, durante 2021 el Grupo ha consultado con los administradores de los planes de pensiones del Grupo para conocer la situación de sus procesos de transición de los IBOR, si los hubiera. El Grupo se ha cerciorado de que todos los instrumentos financieros relevantes con un componente de IBOR, tanto derivados como no derivados, han pasado a un tipo de referencia alternativo a 31 de diciembre de 2021.

Las reformas aplicadas a la metodología del Tipo Europeo de Oferta Interbancaria (EURIBOR) para permitirle cumplir los criterios de un tipo sin riesgo se completaron en 2019. Así, el Grupo espera seguir utilizando los instrumentos financieros con un componente de EURIBOR sin tener que hacer la transición a un tipo de referencia alternativo.

Instrumentos financieros derivados y no derivados y contabilidad de coberturas

Aunque el Grupo ha traspasado varios de sus instrumentos financieros derivados y no derivados a un tipo de referencia alternativo, algunos instrumentos financieros derivados (*swaps* de tipos de interés) y no derivados siguen teniendo sus tramos de tipos variables indexados al LIBOR en dólares estadounidenses. Estos instrumentos financieros derivados siguen reconociéndose como instrumentos de cobertura en relaciones de cobertura, siendo la partida cubierta aquellos instrumentos financieros no derivados indexados al LIBOR en dólares estadounidenses.

Para dichos instrumentos financieros derivados, el Grupo ha evaluado en qué medida sus coberturas de flujos de efectivo están sujetas a incertidumbres derivadas de la reforma de los IBOR a 31 de diciembre de 2021. En el marco de esta evaluación, el Grupo ha aplicado la exención a las coberturas que contemplan las modificaciones de la NIIF 9 para la Fase 1 de la reforma de los IBOR.

Sigue habiendo incertidumbre sobre cuándo y cómo podría darse la sustitución en relación con las partidas cubiertas y los instrumentos de cobertura correspondientes. Dicha incertidumbre podría repercutir en la relación de cobertura. Las relaciones de cobertura afectadas por la reforma de los IBOR podrían experimentar una ineficacia atribuible a las expectativas de los actores del mercado sobre el momento en el que se producirá el cambio de tipos, que puede diferir entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura.

La tabla que figura a continuación ofrece una perspectiva general de las exposiciones relacionadas con los IBOR a 31 de diciembre de 2021. Los instrumentos financieros no derivados se presentan según sus valores contables, mientras que los instrumentos financieros derivados se presentan según sus importes nominales.

Millones de euros	Instrumentos financieros no derivados - valor contable ¹	Instrumentos financieros derivados - importe nominal
LIBOR en libras esterlinas	-	-
LIBOR en dólares estadounidenses	600	782
Otros LIBOR	-	-

2 Los instrumentos financieros no derivados incluyen préstamos a tipo de interés variable, pasivos por financiación y activos y pasivos por arrendamiento.

Las principales exposiciones vivas relacionadas con el IBOR se refieren a los pasivos por arrendamientos con un componente de LIBOR en dólares estadounidenses. El Grupo mantiene dichos arrendamientos con un grupo reducido de contrapartes para las que el Grupo espera realizar la transición a un tipo de referencia alternativo antes del 30 de junio de 2023.

28 Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	31	-	-	31
Instrumentos financieros derivados	-	-	77	-	77
Otros activos no corrientes	126	10	-	114	250
Activos corrientes					
Deudores comerciales	735	-	-	-	735
Otros activos corrientes	363	-	-	597	960
Instrumentos financieros derivados	-	-	543	-	543
Depósitos remunerados a corto plazo	51	-	-	-	51
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.892	-	-	-	7.892
Millones de euros	Pasivos financieros				Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos	8.116	-	-	-	8.116
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	8.220	-	748	-	8.968
Instrumentos financieros derivados	-	-	47	-	47
Otros pasivos a largo plazo	132	-	-	76	208
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos	1.521	-	-	-	1.521
Componente corriente de la deuda a largo plazo	996	-	9	-	1.005
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.506	-	-	206	3.712
Instrumentos financieros derivados	-	-	126	-	126

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	29	-	-	29
Instrumentos financieros derivados	-	-	42	-	42
Otros activos no corrientes	119	10	-	99	228
Activos corrientes					
Deudores comerciales	557	-	-	-	557
Otros activos corrientes	350	-	-	442	792
Instrumentos financieros derivados	-	-	122	-	122
Depósitos remunerados a corto plazo	143	-	-	-	143
Efectivo y activos líquidos equivalentes	5.774	-	-	-	5.774

Millones de euros	Pasivos financieros				Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos	8.464	-	-	-	8.464
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.000	-	-	-	5.000
Instrumentos financieros derivados	-	-	310	-	310
Otros pasivos a largo plazo	80	-	-	533	613
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos	1.560	-	-	-	1.560
Componente corriente de la deuda a largo plazo	655	-	-	-	655
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.572	-	-	238	2.810
Instrumentos financieros derivados	-	-	1.160	-	1.160

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 de la naturaleza de los datos utilizados al determinar los valores razonables y utilizan los siguientes métodos e hipótesis:

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados 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 de balance) para determinar el valor razonable de las inversiones en activos cotizados clasificadas como participaciones accionariales y deudas financieras remuneradas cotizadas. El valor razonable de los pasivos financieros y los activos financieros incorpora, respectivamente, el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte.

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 instrumentos derivados se valoran a partir del valor de mercado de los instrumentos con términos y condiciones similares en la fecha de cierre del balance usando modelos de precios futuros, que incluyen tipos de cambio a plazo, tipos de interés a plazo, curvas de combustible a plazo y los correspondientes datos de superficies de volatilidad en la fecha de presentación. El valor razonable de los activos y pasivos financieros relacionados con derivados se determina como se indica a continuación, incorporando ajustes por el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte:

- contratos de referencia sobre materias primas, como operaciones con *swaps* y opciones, referenciadas a (i) *CIF NWE cargoes jet fuel*; (ii) *ICE Gasoil*; (iii) *ICE Brent*; (iv) *ICE Gasoil Brent crack*; (v) *Jet Differential* y (vi) *Jet fuel Brent crack*; las valoraciones a precios de mercado se determinan haciendo referencia a los modelos de valoración actuales de las curvas a plazo y las opciones estándar y los valores se descuentan a la fecha de cierre sobre la base del tipo de interés correspondiente;
- los contratos de divisas a plazo y opciones: haciendo referencia a los precios a plazo y los modelos de valoración de los precios de las opciones estándar actuales, los valores se descuentan a la fecha de cierre sobre la base del tipo de interés correspondiente; y
- los contratos de *swaps* de tipos de interés: descontando los flujos de efectivo futuros de los contratos de *swaps* al tipo de interés de mercado valorado con la curva a plazo actual.

El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los restantes flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado en la fecha de balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta en base al riesgo crediticio propio.

Nivel 3: Inputs para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. El método principal de dicha valoración consiste en un modelo de valoración que considera el valor actual de los flujos de efectivo por dividendos que se prevé que generen los activos asociados.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2021 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	31	31	31
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	5	-	5	5
Contratos de divisa a plazo ¹	-	314	-	314	314
Derivados de combustible ¹	-	301	-	301	301
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	2.583	-	2.583	2.415
Préstamos a tipo fijo	3.492	265	-	3.757	3.863
Préstamos a tipo variable	-	3.622	-	3.622	3.622
Otros pasivos por financiación	-	73	-	73	73
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	31	-	31	31
Contratos de divisa a plazo ²	-	129	-	129	129
Derivados de combustible ²	-	13	-	13	13

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 543 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 126 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 31 de diciembre de 2020 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	29	29	29
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	1	-	1	1
Contratos de divisa a plazo ¹	-	154	-	154	154
Derivados de combustible ¹	-	9	-	9	9
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	2.417	-	2.417	2.189
Préstamos a tipo fijo	1.510	560	-	2.070	2.163
Préstamos a tipo variable	-	1.206	-	1.206	1.206
Otros pasivos financieros	-	97	-	97	97
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	63	-	63	63
Contratos de divisa a plazo ²	-	620	-	620	620
Derivados de combustible ²	-	787	-	787	787

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 122 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 1.160 millones de euros.

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

Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y pasivos y activos financieros derivados se miden a valor razonable en los estados financieros consolidados. Las deudas financieras remuneradas, a excepción del bono convertible de IAG por valor de 825 millones de euros, con vencimiento en 2028, que se mide a su valor razonable, 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	2021	2020
Saldo inicial del ejercicio	29	72
Altas	2	3
Pérdidas reconocidas en otro resultado global	-	(44)
Movimientos por cambio de divisas	-	(2)
Saldo final del ejercicio	31	29

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2021, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

- Contratos de divisas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos y ciertos pagos operativos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los derivados (i) se reconocen en el patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados, en cuyo caso la partida cubierta se reconoce directamente en la Cuenta de resultados, en el mismo epígrafe donde se clasifica la partida subyacente; (ii) se reconocen en patrimonio neto y se transfieren al Balance de situación, en caso de que la partida cubierta sea un activo o pasivo no financiero, se registran en el Balance de situación en el mismo epígrafe donde se reconoce la partida cubierta; y (iii) se reconocen en patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados, en caso de que la partida cubierta sea un activo o pasivo financiero, al mismo tiempo en que se reconoce dicho activo o pasivo financiero en la Cuenta de resultados. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la Cuenta de resultados cuando ya no se espera que ocurra la operación futura y se registran en el epígrafe de la Cuenta de resultados en que se clasifica la partida cubierta;
- Contratos de derivados a plazo sobre crudo, gasoil y queroseno, como cobertura del riesgo de precios sobre los gastos de combustible. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los derivados se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de Gastos de combustible y derechos de emisión, contra la salida de efectivo relacionada con el combustible. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión de la Cuenta de resultados cuando ya no se espera que ocurra la operación futura.
- Contratos de tipos de interés, cubriendo el riesgo de tipos de interés de la deuda a tipo variable y de ciertos pagos operacionales. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los préstamos se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de Gastos por intereses; y
- Las amortizaciones futuras de préstamos en moneda extranjera se designan dentro de una relación de cobertura que cubre las variaciones de tipos de cambio sobre las entradas de efectivo por ingresos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los préstamos se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de Ingresos de pasaje, cuando el préstamo se devuelve (generalmente, mediante cuotas a lo largo del periodo de vigencia del préstamo).

Los importes incluidos en el patrimonio neto así como los periodos en los que se espera que ocurran los flujos de efectivo relacionados se resumen a continuación:

(Ganancias)/pérdidas relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en el patrimonio neto Millones de euros	2021	2020
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	98	220
Contratos futuros de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	25	168
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	(276)	295
Contratos de derivados sobre tipos de interés ¹	58	66
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ^{1,2}	247	276
	152	1.025
Crédito por impuesto diferido relacionado	(24)	(168)
Importe total incluido en patrimonio neto	128	857

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

2 En referencia a relaciones de cobertura canceladas anteriormente en las que se sigue esperando que se produzca la operación subyacente prevista.

Los importes notacionales de instrumentos financieros significativos usados como instrumentos de cobertura de flujos de caja se detallan a continuación, incluyendo la presentación del ejercicio anterior modificada para reflejar la presentación del ejercicio actual:

Importes notacionales del principal (Millones de euros)	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Más de 5 años	Total a 31 de diciembre de 2021
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ³	1,31	1,15 a 1,45	2.606	1.030	42	-	3.678
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ³	1,18	1,08 a 1,32	1.632	735	26	-	2.393
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ³	1,23	1,08 a 1,42	396	334	543	166	1.439
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ¹	649	395 a 737	2.386	826	-	-	3.212
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ²	1,40	(0,03) a 3,13	3.099	1.080	738	60	4.977

1 Los importes notacionales de los instrumentos de cobertura de precios de combustible representan 5,8 millones de toneladas métricas equivalentes de combustible de aviación y el rango de cobertura se expresa como el precio en dólares estadounidenses por tonelada métrica, el cual, para aquellos productos cuyos precios son normalmente por barril, se ha determinado utilizando un factor de conversión de 7,88.

2 El rango de cobertura para contratos de tipos de interés se expresa como porcentaje.

3 Los gastos incluyen tanto gastos operativos como gastos en inmovilizado.

Importes notacionales del principal (Millones de euros)	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Más de 5 años	Total a 31 de diciembre de 2020
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ³	1,31	1,15 a 1,50	2.402	1.321	442	-	4.165
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ³	1,18	0,74 a 1,37	1.380	989	212	-	2.581
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ³	1,23	1,08 a 1,42	373	359	661	309	1.702
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ¹	702	363 a 941	2.350	1.081	65	-	3.496
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ²	1,47	0,08 a 3,18	3.286	1.493	862	161	5.802

1 Los importes notacionales de los instrumentos de cobertura de precios de combustible representan 9,3 millones de toneladas métricas equivalentes de combustible de aviación y el rango de cobertura se expresa como el precio en dólares estadounidenses por tonelada métrica, el cual, para aquellos productos cuyos precios son normalmente por barril, se ha determinado utilizando un factor de conversión de 7,88.

2 El rango de cobertura para contratos de tipos de interés se expresa como porcentaje.

3 Los gastos incluyen tanto gastos operativos como gastos en inmovilizado.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 (Millones de euros)	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados				Movimientos a valor razonable reconocidos en el Estado de resultado global ²	Importes reclasificados en el Balance de situación
	Ineficiencia ¹	Suspensión de la contabilidad de coberturas	Reciclados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	-	4	39	43	(178)	(24)
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	(1)	73	88	160	(737)	-
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	-	-	(29)	(29)	21	-
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	-	-	(15)	(15)	(120)	-
Instrumentos a los que no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	(54)	(54)	-	-
	(1)	77	29	105	(1.014)	(24)
Impuestos diferidos relacionados				(24)	166	3
Total movimientos reconocidos en la reserva por coberturas de flujos de caja				81	(848)	(21)

1 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como Ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados que no califican como de cobertura en partidas no operativas.

2 Los importes reconocidos en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los instrumentos de cobertura.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 (Millones de euros)	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados				Movimientos a valor razonable reconocidos en el Estado de resultado global ²	Importes reclasificados en el Balance de situación
	Ineficiencias ¹	Suspensión de la contabilidad de coberturas	Reciclados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	-	54	55	109	88	32
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	2	(1.757)	(461)	(2.216)	2.369	-
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	-	-	(30)	(30)	59	(32)
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	-	(22)	(19)	(41)	123	-
Instrumentos a los que no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	(63)	(63)	-	-
	2	(1.725)	(518)	(2.241)	2.639	-
Impuestos diferidos relacionados				370	(468)	-
Total movimientos reconocidos en la reserva por coberturas de flujos de efectivo				(1.871)	2.171	-

1 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como Ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados que no califican como de cobertura en partidas no operativas.

2 Los importes reconocidos en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los instrumentos de cobertura.

Las pérdidas derivadas de la suspensión de la contabilidad de coberturas reconocidas en la Cuenta de resultados y los consiguientes movimientos del valor razonable de estos instrumentos derivados registrados en la Cuenta de resultados bien en la fecha de cierre del balance o bien en la fecha de vencimiento del derivado, lo que ocurra antes, se exponen a continuación:

Millones de euros	2021	2020
(Ganancias)/pérdidas derivadas de la suspensión de la contabilidad de coberturas reconocidas en la Cuenta de resultados	(77)	1.725
Movimientos en el valor razonable, reconocidos posteriormente en la Cuenta de resultados	(82)	31
Efecto total de la suspensión de la contabilidad de coberturas en la Cuenta de resultados¹	(159)	1.756

1 Para más información véase la nota 3 y la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable significativas a 31 de diciembre de 2021 y 2020.

29 Capital social, prima de emisión y autocartera

	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente			
A 1 de enero de 2020: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	1.992.033	996	5.327
Reducción del capital social	-	(797)	-
Emisión de títulos	2.979.443	298	2.443
A 31 de diciembre de 2020: Acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770
A 31 de diciembre de 2021: Acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770

a Reducción del capital social

El 8 de septiembre de 2020 la Sociedad llevó a cabo una reducción del capital social de 797 millones de euros que redujo el valor nominal de las acciones ordinarias de 0,50 euros a 0,10 euros por acción. El importe correspondiente se ha registrado en la partida de Reservas de capital (nota 31).

b Emisión de títulos

El 2 de octubre de 2020, la Sociedad recaudó 2.741 millones de euros (y asumió costes relacionados con la operación por importe de 70 millones de euros, como se detalla en la nota 31) mediante una emisión de títulos por la que se emitieron 2.979.443.376 acciones ordinarias nuevas a un precio de 92 céntimos de euro por acción, a razón de 3 acciones por cada 2 acciones existentes.

c Acciones propias

Durante el ejercicio se entregaron un total de 5,4 millones (2020: 2,6 millones) de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2021 el Grupo tenía 10,2 millones de acciones (2020: 5,1 millones), que representaban el 0,20% (2020: 0,10%) del capital social emitido de la Compañía.

30 Pagos basados en acciones

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

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

El Plan de Participación en Resultados (PSP) de IAG está dirigido a ejecutivos sénior y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Desde 2015 las adjudicaciones se han realizado como opciones a coste cero con un periodo de tenencia de dos años, tras el periodo de rendimiento de tres años, antes de que las opciones puedan ejercitarse. Todas las adjudicaciones desde 2015 se consolidan en base a tres objetivos de rendimiento independientes con igual peso: la Rentabilidad Total para el Accionista (*Total Shareholder Return* (TSR)) respecto al *STOXX Europe 600 Travel and Leisure Index* (para adjudicaciones en 2020) o al *MSCI European Transportation Index* (para adjudicaciones anteriores a 2020), los beneficios por acción y la Rentabilidad sobre el capital invertido.

En 2020, los derechos pendientes concedidos en el marco del PSP a los participantes distintos de los Consejeros Ejecutivos a partir de 2018 se modificaron y el incremento resultante del valor razonable concedido de 1,61 libras esterlinas por concesión se reconoce a lo largo del periodo de consolidación restante.

b Plan de Acciones Restringidas de IAG

Durante el año 2021, el Grupo revisó su enfoque de los incentivos a largo plazo y reemplazó el PSP actual con una propuesta de Plan de Acciones Restringidas al amparo del nuevo Plan de Acciones para Ejecutivos (RSP) aprobado por los accionistas en junio de 2021. El RSP se introdujo para poner en mayor sintonía los intereses y los resultados entre la alta dirección del Grupo y los accionistas mediante la acumulación y mantenimiento de participaciones accionariales para la alta dirección y un mayor énfasis en los resultados sostenibles a largo plazo del Grupo. Las adjudicaciones se han realizado como opciones a coste cero, con un periodo de espera de dos años tras un periodo de desempeño de tres años antes de poder ejercer las opciones. No existen indicadores de desempeño asociados a las adjudicaciones, aunque la aprobación al final del periodo de consolidación será a criterio de la Comisión de Retribuciones, considerando los resultados globales del Grupo y teniendo en cuenta indicadores de desempeño financieros y no financieros durante el periodo de consolidación, así como cualquier incidencia en materia de riesgos materiales o regulación que se haya identificado.

c Plan de Incentivos Full Potential de IAG

Durante 2021, el Grupo lanzó su nuevo Plan de Incentivos *Full Potential* (FPIP), que se concede a personas clave involucradas en la ejecución de un conjunto de proyectos de transformación que permitirán al Grupo alcanzar el éxito empresarial a medio y largo plazo. Las adjudicaciones se han realizado como opciones a coste cero que se consolidan en 2025 y dependen de objetivos máximos de desempeño de cara a 2024 y de la aprobación del Consejo.

d Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG (IAG Incentive Award Deferral Plan)

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

e Resumen de planes de pagos basados en acciones

	Saldos pendientes a 1 de enero de 2021 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones ejercitadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2021 Miles	Ejercitables a 31 de diciembre de 2021 Miles
Plan de Participación en resultados	32.800	-	5.768	2.326	24.706	1.748
Plan de acciones restringidas	-	16.260	62	-	16.198	-
Plan de incentivos <i>Full Potential</i>	-	28.067	188	-	27.879	-
Plan de Diferimiento de Incentivos	8.367	-	218	2.790	5.359	6
	41.167	44.327	6.236	5.116	74.142	1.754

El precio medio ponderado de la acción en la fecha en que se ejercitaron las opciones ejercitadas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 fue de 1,78 libras esterlinas (2020: 3,89 libras esterlinas).

El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones que se liquidan con instrumentos de patrimonio se determinó usando el modelo de valoración Monte-Carlo, empleado por última vez en 2020, teniendo en cuenta los términos y condiciones en las que se concedieron los planes, que empleó las siguientes hipótesis:

	31 de diciembre de 2021	31 de diciembre de 2020
Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	-	35
Volatilidad prevista del grupo comparativo (%)	-	20
Correlación prevista del grupo comparativo (%)	-	70
Vida prevista de las opciones (años)	-	4,6
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (£)	-	4,59
Valor razonable medio ponderado (£)	-	1,84

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

El Grupo reconoció un cargo por pagos basados en acciones de 23 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 (2020: crédito de 8 millones de euros).

31 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Otras reservas						Total otras reservas	Socios externos
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Efecto en patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital ⁶		
A 1 de enero de 2021 reexpresado ⁷	(867)	38	(53)	62	(2.467)	867	(2.420)	6
Otro resultado global del ejercicio:								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en pérdida neta:								
Ingresos de pasaje	18	-	-	-	-	-	18	-
Gastos de combustible	(45)	-	-	-	-	-	(45)	-
Diferencias de tipo de cambio	(15)	-	-	-	-	-	(15)	-
Gastos financieros	23	-	-	-	-	-	23	-
Suspensión de la contabilidad de coberturas	(62)	-	-	-	-	-	(62)	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	848	-	-	-	-	-	848	-
Variación neta en el valor razonable del coste de las coberturas	-	10	-	-	-	-	10	-
Coste de las coberturas reclasificadas y registradas en beneficio neto	-	(12)	-	-	-	-	(12)	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(15)	-	-	-	-	-	(15)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	(12)	-	-	-	(12)	-
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	21	(12)	-	-	-	-	9	-
A 31 de diciembre de 2021	(94)	24	(65)	62	(2.467)	867	(1.673)	6

Millones de euros	Otras reservas						Total otras reservas	Socios externos
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Efecto en patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital ⁶		
A 1 de enero de 2020	(464)	60	160	62	(2.467)	70	(2.579)	6
Otro resultado global del ejercicio:								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en pérdida neta:								
Ingresos de pasaje	50	-	-	-	-	-	50	-
Gastos de combustible	356	-	-	-	-	-	356	-
Diferencias de tipo de cambio	18	-	-	-	-	-	18	-
Gastos financieros	12	-	-	-	-	-	12	-
Suspensión de la contabilidad de coberturas	1.435	-	-	-	-	-	1.435	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	(2.216)	-	-	-	-	-	(2.216)	-
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	(53)	-	-	-	-	-	(53)	-
Variación neta en el valor razonable del coste de las coberturas	-	10	-	-	-	-	10	-
Coste de las coberturas reclasificadas y registradas en beneficio neto	-	(19)	-	-	-	-	(19)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	(213)	-	-	-	(213)	-
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	(5)	(13)	-	-	-	-	(18)	-
Reducción del capital social	-	-	-	-	-	797	797	-
A 31 de diciembre de 2020 reexpresado ⁷	(867)	38	(53)	62	(2.467)	867	(2.420)	6

1 La reserva para pérdidas y ganancias no realizadas registra las variaciones del valor razonable de inversiones de patrimonio y el componente del importe sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de efectivo que se considera cobertura eficiente. A 31 de diciembre de 2021, los importes correspondientes a los cambios en el valor razonable de los instrumentos de patrimonio y a la reserva de cobertura de flujos de efectivo fueron de un crédito de 9 millones de euros y un cargo de 128 millones de euros, respectivamente.

2 La reserva por gasto de coberturas registra, entre otras, las variaciones en el valor temporal de las opciones.

3 La reserva de conversión de moneda registra las diferencias de cambio resultantes de la conversión de los estados financieros de las filiales e inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra en esta reserva se ve afectado por las fluctuaciones del tipo de cambio de la libra esterlina al euro.

4 La reserva por el efecto en patrimonio del bono convertible representa el componente de patrimonio de los bonos convertibles emitidos. A 31 de diciembre de 2021 y de 2020, estaba relacionado con los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% de bonos convertibles con vencimiento en 2022 (nota 25).

5 La reserva de fusión se originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).

6 Las reservas de capital incluyen una Reserva por capital amortizado de 70 millones de euros (2020: 70 millones de euros) vinculada a la reducción del capital social en relación a las acciones canceladas y una Reserva por reducción del capital social de 797 millones de euros (2020: 797 millones de euros) vinculada a la reducción del valor nominal del capital social de la Sociedad (nota 29).

7 Véanse las notas 2 y 36 para más información acerca del cambio de política contable relacionado con los costes de administración de pensiones.

32 Obligaciones por prestaciones al personal

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones post-empleo que cubren tanto los planes de aportación definida como los de prestación definida. El Grupo también reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación o se jubila anticipadamente (nota 26).

Planes de aportación definida

El Grupo gestiona una serie de planes de aportación definida para sus empleados.

Los costes reconocidos con respecto a planes de aportación definida en España, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 fueron de 200 millones de euros (2020: 235 millones de euros).

Planes de prestación definida

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.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984, pero continúa abierto a devengos futuros. 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.

NAPS está cerrado a nuevos miembros desde 2004, y a devengos futuros desde 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).

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

Cada tres años, los Administradores de APS y NAPS llevan a cabo valoraciones actuariales que posteriormente se acuerdan con British Airways para determinar las aportaciones en efectivo y los planes de pago de déficit hasta la siguiente fecha de valoración, además de para garantizar que los planes de pensiones cuentan con suficientes fondos disponibles para atender los futuros pagos de prestaciones a los miembros. Estas

valoraciones actuariales se elaboran usando los principios definidos en la legislación sobre pensiones del Reino Unido. Esta difiere de la valoración de la NIC 19 "Retribuciones a empleados", que se utiliza para calcular las posiciones de la Cuenta de resultados y el Balance de situación y emplea un enfoque general basado en la mejor estimación. Las diferencias en la finalidad y los principios dan lugar a la utilización de supuestos diferentes y, por lo tanto, a una estimación diferente de las obligaciones y el déficit.

A 31 de diciembre de 2021, las valoraciones trienales a fecha de 31 de marzo de 2021 no se habían concluido y, por lo tanto, las valoraciones actuariales más recientes tanto de APS como de NAPS se realizaron a fecha de 31 de marzo de 2018 y dieron lugar a un superávit de 683 millones de euros en APS y un déficit de 2.736 millones de euros en NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas para APS y NAPS difieren de la valoración realizada según la NIC 19 "Retribuciones a empleados" a 31 de diciembre de 2021, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a los supuestos específicos de los planes usados en las valoraciones actuariales frente a las directrices de la NIC 19 usadas en los supuestos de valoración contable.

Otros planes

British Airways también cuenta con planes de prestaciones de jubilación en varios territorios fuera del Reino Unido. El plan más importante es el British Airways Plc Pension Plan (USA), que está domiciliado en EE.UU. y se conoce con el nombre de "US Plan". El US Plan se considera un plan de prestación definida y está cerrado a nuevos miembros y a devengos futuros.

La mayoría de los otros planes de British Airways están íntegramente financiados, pero también existen varios planes no financiados en los que el Grupo atiende las obligaciones de pago según vencen.

Asimismo, Aer Lingus opera ciertos planes de prestación definida tanto financiados como no financiados.

Riesgos asociados con los planes de prestación definida

Los planes de prestación definida exponen al Grupo a un conjunto de riesgos, siendo los siguientes los más importantes:

- Riesgo de volatilidad de los activos: las obligaciones de los planes se calculan usando una tasa de descuento referenciada a los tipos de interés de los bonos corporativos de alta calidad. Si la rentabilidad de los activos de los planes es inferior a estos tipos de interés, se reducirá el superávit o se incrementará el déficit, dependiendo del plan. Algunos de estos planes mantienen un considerable porcentaje de valores de renta variable, que se prevé que obtengan una rentabilidad mayor que los bonos corporativos a largo plazo, pero crean volatilidad y riesgo a corto plazo;
- Riesgo de longevidad: la mayor parte de las obligaciones de los planes consiste en pagar prestaciones durante la vida de los partícipes. Un aumento de la esperanza de vida dará lugar a un incremento de las obligaciones por prestaciones definidas;
- Riesgo de tipo de interés: un descenso de los tipos de interés incrementará las obligaciones de los planes, aunque este efecto se compensará parcialmente con la revalorización de algunos de los activos de los planes;
- Riesgo de inflación: una parte considerable de las obligaciones de los planes está indexada a la inflación, de tal modo que un aumento de esta dará lugar a un aumento de las obligaciones. Aunque determinados activos de los planes están indexados a la inflación, el posible incremento de los activos de los planes a causa de la inflación sería ostensiblemente inferior al incremento de las obligaciones de los planes; y
- Riesgo de tipos de cambio: diversos activos de los planes están denominados en monedas distintas de la libra esterlina. A largo plazo, la depreciación de estas monedas, o la revalorización de la libra esterlina, reducirá el valor de los activos de los planes.

a Pagos en efectivo y acuerdos de financiación

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, neto de costes por servicios realizados por el Grupo ascendió a 38 millones de euros (2020: 313 millones de euros) siendo las aportaciones del empleador realizadas de 41 millones de euros (2020: 318 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 3 millones de euros (2020: 5 millones de euros) (nota 32b).

Acuerdos futuros de financiación

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 el Administrador de cada plan.

En total, el Grupo prevé abonar a APS y NAPS un total de 1 millón de euros en aportaciones del empleador en 2022.

Aportaciones al pago del déficit y aportaciones al pago del déficit aplazadas

En la fecha de la valoración actuarial, el déficit actuarial de NAPS era de 2.736 millones de euros. Con el fin de abordar el déficit del plan, el Grupo también se ha comprometido a realizar pagos por aportaciones hasta el final del primer trimestre de 2023 por un importe aproximado de 130 millones de euros por trimestre. El plan de aportaciones al déficit incluye un mecanismo de protección de sobrefinanciación, basado en la metodología empleada en la valoración trienal para las mediciones del déficit, por el cual las aportaciones al déficit se realizan a una cuenta de depósito en garantía si la posición de financiación del plan alcanza el 97%, y se suspenden si la posición de financiación alcanza el 100%, incluyendo un mecanismo para que las aportaciones se retomen si el nivel de aportaciones baja del 100% subsecuentemente, lo que incluye contribuciones adicionales equivalentes a aquellos meses en los que las contribuciones quedaron suspendidas, o hasta aquel momento en el que el nivel de financiación alcance el 97%.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, la posición de financiación de NAPS superaba el 100% y, por consiguiente, las aportaciones al déficit se suspendieron. A 31 de diciembre de 2021, la valoración del nivel de financiación incorpora estimaciones futuras significativas de tal forma que actualmente el Grupo no espera realizar más aportaciones al déficit. Debido a la naturaleza a largo plazo del plan NAPS, estas estimaciones están sujetas a incertidumbre y por lo tanto no se puede garantizar que no se vayan a retomar las aportaciones al déficit en el futuro o que no se vayan a incorporar aportaciones al déficit adicionales en las valoraciones actuariales trienales futuras.

A 31 de diciembre de 2021, si el mecanismo de protección de sobrefinanciación no se hubiera aplicado, entonces el ajuste del techo de activos (como se detalla en la nota 32c) habría sido 289 millones de euros mayor.

El 18 de diciembre de 2020, British Airways alcanzó un acuerdo con el Administrador de NAPS para aplazar las aportaciones al pago del déficit de manera provisional para el periodo entre el 1 de septiembre de 2020 y el 31 de enero de 2021. El 19 de febrero de 2021, British Airways alcanzó un acuerdo adicional con el Administrador de NAPS para aplazar las aportaciones al pago del déficit acordadas en octubre de 2019 en relación con la valoración a 31 de marzo de 2018 hasta el 31 de agosto de 2021. En el marco de este acuerdo de aplazamiento, los pagos aplazados se incorporarán al plan futuro de pagos de déficit y las consiguientes aportaciones al pago del déficit derivadas de la valoración trienal del plan NAPS a 31 de marzo de 2021. Los pagos por aportaciones diferidas al pago del déficit no incorporan un mecanismo de protección de financiación.

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tiene los siguientes compromisos relacionados con los pagos al déficit no descontados, que son deducibles a efectos fiscales al tipo impositivo legal:

Millones de euros	NAPS	Otros planes
En 12 meses	-	14
1 a 2 años	397	-
2 a 5 años	175	-
Más de 5 años	-	-
Total pagos al déficit esperados	572	14

Los pagos de financiación del déficit relacionados con los planes vigentes fuera del Reino Unido se han determinado de acuerdo con las prácticas de cada país.

Bajo el acuerdo de diferimiento de aportaciones entre British Airways y el Administrador de NAPS, en el periodo hasta el 31 de diciembre de 2023, no se permite ningún pago de dividendos de British Airways a IAG. Desde 2024 en adelante, los dividendos pagados por British Airways se equiparán con aportaciones a NAPS del 50% del valor de los dividendos pagados. Cualquiera de estos pagos a NAPS reducirá el saldo de pago pendiente y estarán limitados a ese nivel. El requisito de realizar dichos pagos a NAPS cesa después de que se hayan aportado las aportaciones diferidas.

b Importes por planes de retribución a empleados reconocidos en los estados financieros

i Importes reconocidos en el Balance de situación

Millones de euros	2021			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.869	25.055	446	34.370
Valor actual de los pasivos del plan ⁴	(8.333)	(22.583)	(706)	(31.622)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	536	2.472	(260)	2.748
Efecto del techo de activos ¹	(186)	(1.061)	-	(1.247)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2021	350	1.411	(271)	1.490
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.775
Obligaciones de retribuciones a empleados				(285)
Activos afectos a los planes netos^{3, 4}				1.490

Millones de euros	2020			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.537	22.240	408	31.185
Valor actual de los pasivos del plan ^{2,4}	(8.064)	(21.778)	(714)	(30.556)
Activo/(pasivo) de pensiones neto ²	473	462	(306)	629
Efecto del techo de activos ^{1,2}	(151)	(610)	-	(761)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2020	322	(148)	(317)	(143)
Representado por:				
Activos afectos a los planes ²				334
Obligaciones de retribuciones a empleados ²				(477)
Obligaciones de retribuciones a empleados netas ^{3, 4}				(143)

- 1 APS y NAPS se encuentran en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que debería pagar el Administrador en relación tanto con los activos netos de pensiones como con los niveles mínimos de financiación contractuales en el futuro.
- 2 Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.
- 3 A 31 de diciembre de 2021, el activo por impuesto diferido neto reconocido en activos afectos a los planes netos (2020: obligaciones de retribuciones a empleados netas) ascendía a 62 millones de euros (2020: 322 millones de euros). Las obligaciones por prestaciones definidas comprenden 25 millones de euros (2020: 24 millones de euros) derivados de planes no financiados.
- 4 Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales (AVC), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales en base a aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichos AVC. A 31 de diciembre de 2021, dichos activos tenían un valor de 391 millones de euros (2020: 436 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.

ii Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

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

Millones de euros	2021	2020
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	3	5
Coste de servicios pasados ¹	-	7
Gastos administrativos ²	29	25
	32	37
Planes de aportación definida	200	235
Coste de pensiones registrados como gastos de personal	232	272

- 1 Incluye un crédito por servicios prestados de cero euros (2020: cero euros) relacionado con planes diferentes a APS y NAPS.
- 2 Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

Millones de euros	2021	2020
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(432)	(599)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes ¹	425	573
Gastos financieros sobre el techo de activos	9	14
Cargos/(créditos) de financiación netos correspondientes a pensiones	2	(12)

- 1 Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

iii Importes reconocidos en el Estado del resultado global

Millones de euros	2021	2020
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses ¹	(2.495)	(2.268)
Revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en supuestos financieros	46	3.633
Revaluación de pérdidas/(ganancias) por experiencia ¹	427	(421)
Revaluación del techo de activos de APS y NAPS ¹	419	(308)
Movimientos por cambio de divisas ¹	(14)	11
Revaluaciones de pensiones cargadas al Estado de resultado global	(1.617)	647
Impuestos diferidos derivados de las revaluaciones de pensiones ¹	217	(60)
Revaluaciones de pensiones cargadas al Estado de resultado global, netas de impuestos	(1.400)	587

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

c Valor razonable de los activos afectos a planes

i Estrategias de inversión

Tanto en APS como NAPS, el Administrador es el último responsable de las decisiones en materia de inversiones, incluida la estrategia de conciliación de activos y pasivos. Esta última es una forma de inversión designada para igualar el movimiento en los activos del plan de pensiones con el movimiento del pasivo por beneficios proyectado a lo largo del tiempo. El comité de inversiones de los Administradores aprueba un plan de negocio anual que establece los objetivos de inversión y el trabajo necesario para conseguir estos objetivos. El comité también se encarga de la supervisión de los resultados y las actividades, incluidos los trabajos relacionados con el desarrollo de la referencia estratégica comparativa para mejorar el perfil de riesgo-rentabilidad del plan, cuando sea posible, así como instaurar un proceso de gestión dinámica basado en umbrales para poder aprovechar las oportunidades según surjan. El comité de inversiones revisa las restricciones actuales a la inversión y las referencias y objetivos de rentabilidad, además de proseguir con el desarrollo de la cartera de instrumentos de atenuación del riesgo y cobertura de pasivos.

Ambos planes recurren a instrumentos derivados con fines de inversión y de gestión de la exposición a los riesgos financieros, como los riesgos de tipos de interés, divisas, longevidad y liquidez, que surgen en el desarrollo normal de la actividad. La exposición al riesgo de tipos de interés se gestiona mediante el uso de contratos de *swaps* indexados a la inflación. Se formalizan contratos de divisas a plazo para atenuar el riesgo derivado de las fluctuaciones de los tipos de cambio. El riesgo de longevidad se gestiona mediante pólizas de recompra, *swaps* de activos y *swaps* de longevidad.

La referencia estratégica para las asignaciones de activos diferencia entre “activos orientados a la búsqueda de rentabilidades” y “activos orientados a la conciliación de pasivos” dependiendo de la duración de cada plan. A 31 de diciembre de 2021, la referencia para NAPS era del 37% (2020: 42%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 63% (2020: 58%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Se establecen bandas de fluctuación alrededor de estas referencias estratégicas para dar cabida a las decisiones de asignación táctica de activos y proporcionar parámetros de trabajo al comité de inversiones y sus gestores. APS ya no tiene una “referencia estratégica” ya que, en su lugar, APS está reemplazando su cartera de liquidación por una cartera de conciliación de pasivos de bonos y efectivo. La asignación de activos actual para APS a 31 de diciembre de 2021 fue del 1% (2020: 1%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 99% (2020: 99%) en inversiones para la conciliación de pasivos.

ii Movimientos de los activos afectos a planes

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

Millones de euros	2021	2020
A 1 de enero	31.185	31.681
Ingresos por intereses	432	599
Gastos administrativos ²	(21)	(25)
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses ²	2.495	2.268
Aportaciones del empleador ¹	41	313
Aportaciones de empleados	13	14
Prestaciones pagadas ²	(1.930)	(1.528)
Movimientos por cambio de divisas	2.155	(2.137)
A 31 de diciembre	34.370	31.185

¹ Incluye aportaciones del empleador a APS por valor de 1 millón de euros (2020: 2 millones de euros) y a NAPS por valor de cero euros (2020: 303 millones de euros); de esta cifra, los pagos de financiación del déficit ascendieron a cero euros en el caso de APS (2020: cero euros) y a cero euros en el caso de NAPS (2020: 296 millones de euros).

² Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

iii Composición de los activos afectos a planes

Los activos afectos a planes mantenidos por el Grupo a 31 de diciembre están formados por:

Millones de euros	2021			Total	2020 ¹
	APS	NAPS	Otros		
<i>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades</i>					
Acciones – Reino Unido	-	220	4	224	1.468
Acciones – Resto del mundo	12	4.222	207	4.441	4.724
Participaciones no cotizadas	39	1.604	-	1.643	1.062
Inmuebles	4	2.475	2	2.481	1.798
Inversiones alternativas	53	1.829	43	1.925	880
	108	10.350	256	10.714	9.932
<i>Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos</i>					
Bonos de cupón fijo gubernamentales	733	9.824	124	10.681	6.985
Bonos indexados gubernamentales	1.311	7.190	10	8.511	6.524
Swaps de activos y swaps de longevidad	6.351	-	-	6.351	4.424
Pólizas de seguros	-	-	27	27	1.660
	8.395	17.014	161	25.570	19.593
<i>Otros</i>					
Efectivo y activos líquidos equivalentes	292	837	10	1.139	949
Instrumentos financieros derivados	84	(3.219)	-	(3.135)	(228)
Otras inversiones	(10)	73	19	82	939
	366	(2.309)	29	(1.914)	1.660
Total activos afectos a los planes	8.869	25.055	446	34.370	31.185

¹ La presentación de los activos afectos a planes a 31 de diciembre de 2020 se ha modificado para adaptarla a la presentación de 2021. No se han producido cambios en el valor razonable total de los activos afectos a planes.

Los valores razonables de los activos afectos a planes del Grupo, que no se obtienen de los precios cotizados en mercados activos, se determinan en función de la naturaleza de los datos empleados para determinar los valores razonables (véase la nota 28b para ampliar la información) y utilizando los siguientes métodos y supuestos:

- Las participaciones no cotizadas se reconocen a su valor razonable basado en el precio de la operación más reciente o en las valoraciones que realizan terceros sobre los activos netos, los ingresos o los beneficios y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables.
- Los inmuebles se valoran atendiendo a un análisis de las operaciones de mercado recientes, complementado con datos de mercado obtenidos de tasadores profesionales externos y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables.
- Los valores razonables de las inversiones alternativas, que comprenden fundamentalmente posiciones en fondos de inversión y de infraestructuras, se determinan a partir de las valoraciones más recientes disponibles aplicando la metodología del valor liquidativo y publicadas por administradores de fondos o gestoras de inversiones y ajustadas por los movimientos de efectivo que se hayan producido entre la fecha de valoración y la fecha de cierre.
- Otras inversiones incluye fundamentalmente: intereses pendientes de cobro sobre bonos; dividendos de participaciones cotizadas y no cotizadas que se han anunciado, pero no se han recibido en la fecha de cierre del balance; cantidades a percibir por la venta de activos que no se han cobrado en la fecha de cierre del balance; y cantidades pendientes de abono por la compra de activos que no se han liquidado en la fecha de cierre del balance.
- *Swaps* de activos y longevidad: APS mantiene una póliza con Rothesay Life contratada en 2010 y ampliada en 2013 que cubre el 25% (2020: 24%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. En virtud de la póliza, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, Rothesay Life realiza pagos de prestaciones mensualmente a la lista consensuada de beneficiarios a cambio de la rentabilidad contractual que genere una cartera de activos (formada por deuda pública cotizada, *swaps* de activos y *swaps* de longevidad) mantenida por el plan. El Grupo contabiliza la cartera de activos a su valor razonable, mientras que la deuda pública se contabiliza a sus precios de mercado y los *swaps* se contabilizan según sus flujos de efectivo estimados futuros descontados. Durante el año 2011, APS contrató un *swap* de longevidad con Rothesay Life que cubre otro 21% (2020: 20%) de los pasivos de pensiones relacionados con la misma lista consensuada de beneficiarios que el contrato de 2010. En virtud del *swap* de longevidad, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, APS realiza un pago fijo a Rothesay Life mensualmente en función de las hipótesis sobre mortalidad vigentes al inicio del contrato, mientras que Rothesay Life realiza un pago mensual a APS que recoge los pagos mensuales efectivos de prestaciones a los beneficiarios. Estos flujos de efectivo se liquidan en base neta cada mes. Si los pensionistas viven más de lo previsto al inicio del *swap* de longevidad, Rothesay Life realizará pagos al plan para compensar los costes adicionales derivados de los pagos a los pensionistas y si estos no viven tanto como se preveía, entonces el plan realizará pagos a Rothesay Life. El Grupo contabiliza el *swap* de longevidad a su valor razonable, determinado en función de los flujos de efectivo estimados futuros descontados.
- Pólizas de seguro: durante 2018, el Administrador de APS firmó un contrato de *buy-in* con Legal & General. El contrato de *buy-in* cubre a todos los partícipes que reciben una pensión de APS a 31 de marzo de 2018, excepto los niños dependientes que reciben una pensión en esa fecha y los partícipes que reciben una prestación equivalente a pensión y estén vivos el 1 de octubre de 2018. No están cubiertas las prestaciones que comiencen a abonarse por jubilaciones posteriores al 31 de marzo de 2018. El contrato cubre prestaciones a abonar a partir del 1 de octubre de 2018. La póliza cubre aproximadamente el 60% de todas las prestaciones que APS prevé abonar en el futuro. Junto con las pólizas de seguro existentes con Rothesay Life, APS está protegido al 90% contra todo el riesgo de longevidad y completamente protegido en relación a todas las pensiones que ya se estuvieran abonando a 31 de marzo de 2018. También está protegido en un porcentaje superior al 90% contra los tipos de interés y la inflación (sobre la base del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI)).

iv Efecto del techo de activos

A la hora de valorar los activos de prestación definida de cada plan, el Grupo limita dicha medición a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en forma de devolución o reducción de las aportaciones futuras una vez se abonen al plan. El Grupo ha determinado que la recuperabilidad de dichos superávits, incluidos los requisitos mínimos de financiación, estará sujeta a una retención en el Reino Unido, a pagar por el administrador, a un tipo del 35%.

Como se indica en la nota 32a, las aportaciones futuras confirmadas al pago del déficit de NAPS se tratan como requisitos mínimos de financiación de acuerdo con la NIC 19 y no se reconocen como parte de los activos o pasivos del plan. El Grupo ha determinado que, en el momento de la liquidación del plan, si este presenta superávit una vez incorporados los requisitos mínimos de financiación, entonces se podrá disponer de este superávit como devolución o como reducción de las aportaciones futuras después de que hayan sido abonadas al plan. La recuperación de dichos importes está sujeta a retención en el Reino Unido practicada por el Administrador. A la hora de valorar la recuperabilidad del superávit de cada plan, el Grupo limita dicha medición a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en el momento de liquidar el plan, menos la retención del 35%, a pagar por el Administrador, en el Reino Unido.

A continuación, figura una conciliación del efecto del techo de activos empleado para calcular el superávit irrecuperable según la NIC 19 en APS y NAPS:

Millones de euros	2021	2020
A 1 de enero ¹	761	1.130
Gastos por intereses	9	14
Revaluaciones ¹	419	(307)
Movimientos por cambio de divisas ¹	59	(76)
A 31 de diciembre	1.248	761

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

d Valor actual de los pasivos de los planes

i Movimientos en los pasivos afectos a los planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor actual de las obligaciones de prestación definida:

Millones de euros	2021	2020
A 1 de enero ¹	30.556	30.335
Coste del servicio actual	3	5
Coste/(crédito) de servicios pasados	-	7
Gastos por intereses ¹	425	573
Revaluaciones – supuestos financieros	46	3.633
Revaluaciones de (ganancias)/pérdidas por experiencia ¹	427	(421)
Prestaciones pagadas ¹	(1.930)	(1.528)
Aportaciones de empleados	13	14
Movimientos por cambio de divisas ¹	2.082	(2.062)
A 31 de diciembre	31.622	30.556

¹ Los resultados de 2020 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo. En la nota 2 se ofrece más información.

ii Supuestos sobre las obligaciones de los planes

Los supuestos principales usados para determinar las valoraciones según la NIC 19 fueron los siguientes:

Porcentaje anual	2021			2020		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento ¹	1,80	1,90	0,3 – 6,5	1,20	1,40	0,5 – 2,4
Tasa de incremento del salario pensionable ²	3,55	-	2,0 – 6,0	2,95	-	2,5
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	3,55	2,85	2,0 – 3,0	2,95	2,25	1,1 – 3,5
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,55	3,3	1,8 – 2,5	2,95	2,80	2,5 – 2,7
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,95	2,85	1,8 – 2,5	2,25	2,25	1,1 – 3,0

¹ La tasa de descuento se determina en referencia al rendimiento de bonos corporativos de alta calidad en una divisa y con un vencimiento similar a los pasivos del plan.

² Se presupone que la tasa de incremento del salario pensionable estará en línea con los incrementos del Índice de Precios Minoristas.

³ Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con el IPC para NAPS y APS a 31 de diciembre de 2021.

⁴ La tasa de incremento de los gastos de salud se basa en tasas tendenciales de variación de los costes médicos del 6,00%, reduciéndolas hasta el 5,00% a lo largo de cinco años (2020: del 6,25% hasta el 5,00% en cinco años).

En el Reino Unido, las tasas de mortalidad para APS y NAPS se calculan aplicando las tablas estándar de mortalidad SAPS elaboradas por el CMI. Las tablas estándar de mortalidad se seleccionaron sobre la base de la experiencia reciente de mortalidad de miembros y se ajustaron con vistas a posibles cambios de mortalidad futura. Las hipótesis de esperanza de vida no reflejan ningún ajuste por el impacto del COVID-19 por la incertidumbre sobre su efecto a largo plazo. Las cifras de longevidad actuales que subyacen a los datos de pasivos de planes son las siguientes:

Supuestos de mortalidad	2021	2020
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
• un varón que tiene actualmente 60 años	28,1	28,2
• un varón que tiene actualmente 40 años	29,9	29,9
• una mujer que tiene actualmente 60 años	29,5	29,3
• una mujer que tiene actualmente 40 años	31,9	31,8

En EE.UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad MP-2021.

A 31 de diciembre de 2021, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 12 años en el caso de APS (2020: 12 años) y de 19 años en el caso de NAPS (2020: 20 años). La duración media ponderada de las obligaciones de prestación definida era de 11 a 23 años para otros planes (2020: de 11 a 24 años). La duración media ponderada representa una única cifra para el promedio de años durante los cuales se extinguen los flujos de efectivo descontados de la obligación de pago de prestaciones a empleados y depende enormemente de los movimientos de las tasas de descuento mencionadas anteriormente.

iii Análisis de sensibilidad

A la fecha del balance, cambios razonablemente posibles en supuestos actuariales significativos, dejando el resto de supuestos constantes, habrían afectado el valor actual de los pasivos de planes en los importes que se muestran a continuación:

Millones de euros	Incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (disminución de 10 puntos básicos)	(35)	(424)	(9)
Crecimiento futuro de los salarios (incremento de 10 puntos básicos)	n/d	n/d	(3)
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 10 puntos básicos)	(47)	(400)	(4)
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	(35)	(871)	(34)

Aunque este análisis no tiene en cuenta la distribución completa de los flujos de efectivo previstos en virtud del plan, sí da una idea aproximada de la sensibilidad de los supuestos indicados.

33 Pasivos contingentes y garantías

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.

Los pasivos contingentes asociados con los impuestos sobre sociedades y diferidos se presentan en la nota 10.

El Grupo se enfrenta a otros litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 31 de diciembre de 2021 ascendían a 22 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 56 millones de euros).

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 31 de diciembre de 2021 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

34 Subvenciones y ayudas públicas

El Grupo se ha acogido a las subvenciones y ayudas públicas que exponen a continuación:

Coronavirus Job Retention Scheme (CJRS), registrado en base neta en Gastos de personal

El CJRS fue puesto en marcha por el Gobierno británico desde el 1 de marzo de 2020 hasta el 30 de agosto de 2020, y permitió a los empleados acogidos a dichos expedientes de regulación temporal de empleo cobrar el 80% de su salario hasta un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes.

Desde el 1 de septiembre de 2020 y hasta el 30 de septiembre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 70%, con un máximo de 2.197,50 libras esterlinas al mes. Desde el 1 de octubre de 2020 y hasta el 31 de octubre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 60%, con un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes. A raíz de la introducción de nuevas medidas de confinamiento en el Reino Unido en noviembre de 2020, el CJRS se amplió del 1 de noviembre de 2020 al 30 de noviembre de 2020 y después hasta el 31 de marzo de 2021, y después de nuevo hasta el 30 de septiembre de 2021, incrementando el porcentaje del salario que se podía acoger a las ayudas hasta el 80%, hasta un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes hasta el final de junio de 2021. Desde el 1 de julio de 2021, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 60% de los costes del salario, con un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes hasta el 30 de septiembre de 2021, fecha en la que concluyó el CJRS.

Estos gastos se abonaron por el Gobierno al Grupo a mes vencido. El Grupo está obligado a seguir pagando los costes de seguridad social asociados y las aportaciones a los planes de pensiones de empresa.

Temporary Wage Subsidy Scheme (TWSS) y Employment Wage Subsidy Scheme (EWSS), registrados en base neta en Gastos de personal

El TWSS fue puesto en marcha por el Gobierno irlandés entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de agosto de 2020 y permitió a los empleados acogidos a dichos expedientes cobrar el 85% de su salario hasta un máximo de 410 euros a la semana. Este programa fue reemplazado por el EWSS desde el 1 de septiembre de 2020 y está previsto que se prolongue hasta abril de 2022. A los empleados que pueden acogerse (con salarios inferiores a 1.462 euros semanales), el gobierno les sufragará el salario hasta un máximo de 203 euros a la semana. Estos gastos son abonados por el gobierno al Grupo a mes vencido.

El importe total de las ayudas recibidas por el Grupo a través del CJRS, el TWSS y el EWSS durante 2021 ascendió a 286 millones de euros (2020: 344 millones de euros).

Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), no registrado en los estados financieros del Grupo

El ERTE fue puesto en marcha por el Gobierno español a partir del 1 de marzo de 2020 y está previsto que se extienda hasta el 28 de febrero de 2022. Bajo este expediente, el empleo queda suspendido temporalmente y el salario de los empleados acogidos es pagado directamente por el Gobierno y no se transfiere dinero al Grupo. El Grupo está obligado a seguir pagando los costes de seguridad social asociados.

Si los empleados sujetos a dicho expediente no hubieran sido suspendidos temporalmente durante 2021, el Grupo habría asumido unos gastos de personal adicionales de 269 millones de euros (2020: 214 millones de euros).

Ireland Strategic Investment Fund (ISIF), registrado en Deudas a largo plazo

El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación por importe de 75 millones de euros. El 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación que aumentó el importe total a 150 millones de euros.

UK Export Finance (UKEF), registrado en Deudas a largo plazo

El 22 de febrero de 2021, British Airways suscribió un préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos, con un 80% de principal garantizado parcialmente por el *UK Export Finance* (UKEF). El préstamo no está garantizado.

El 1 de noviembre de 2021, British Airways suscribió otro préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.200 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos, con un 80% de principal garantizado parcialmente por el *UK Export Finance* (UKEF). El préstamo no está garantizado. A 31 de diciembre de 2021 no se habían realizado disposiciones del préstamo.

35 Transacciones con partes vinculadas

En los ejercicios financieros finalizados a 31 de diciembre se produjeron las siguientes transacciones con partes vinculadas:

Millones de euros	2021	2020
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas ¹	6	12
Ventas a accionistas significativos ²	16	23
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	49	42
Compras a accionistas significativos ²	69	80
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	1	1
Importes debidos por accionistas significativos ⁵	5	1
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	3	2
Importes debidos a accionistas significativos ⁵	2	1

- Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody) por importe de 5 millones de euros (2020: 9 millones de euros), cero euros (2020: 1 millón euros) a Viajes AME, S.A. y 1 millón de euros (2020: 1 millón de euros), a Serpista, S.A. y Multiservicios Aeroportuarios, S.A.
- Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados con servicios interlínea con Qatar Airways.
- Compras a empresas asociadas incluyeron fundamentalmente 33 millones de euros (2020: 23 millones de euros) en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., 8 millones de euros (2020: 9 millones de euros) en servicios de handling recibidos de Dunwoody y 8 millones de euros (2020: 7 millones de euros) en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A.
- Cantidades adeudadas por empresas asociadas: incluyen principalmente 1 millón de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista S.A., Dunwoody y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. (2020: 1 millón de euros).
- Importes debidos por y a accionistas significativos relacionados con Qatar Airways.
- Cantidades adeudadas a empresas asociadas: consistían principalmente en 3 millones de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A., Viajes AME, S.A., Serpista, S.A. y Dunwoody (2020: 2 millones de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, British Airways incurrió en ciertos gastos relacionados con la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la provisión de servicios de apoyo a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 6 millones de euros (2020: 7 millones de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

El Grupo tiene transacciones con partes vinculadas que se realizan en el curso ordinario de la actividad del transporte aéreo, incluida la provisión de servicios de aerolíneas y servicios relacionados. Todas estas transacciones se realizan en condiciones de mercado.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2020: cero euros).

Accionistas significativos

A estos efectos, accionistas significativos son partes que tienen la capacidad de participar en las decisiones de políticas financieras y operativas del Grupo como consecuencia de sus participaciones accionariales en el Grupo, pero que no tienen control sobre esas políticas.

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que mantenían una participación de entre el 3% y el 5% por un total de cero euros (2019: cero euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección, en 2021 y 2020 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2021	2020
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo	3	3
Pagos basados en acciones	-	-
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo	11	5
Pagos basados en acciones	1	-

A 31 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración incluye la remuneración de un Consejero Ejecutivo (31 de diciembre de 2020: tres Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 14 miembros (31 de diciembre de 2020: 14 miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los Consejeros Ejecutivos y al Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, la obligación de la Compañía era de 35.000 euros (2020: 38.000 euros).

A 31 de diciembre de 2021, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 9 millones de euros (2020: 9 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2021, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2020: cero).

36 Cambios en la política contable

Cambio en la política contable relacionado con las retribuciones a los empleados

Durante 2021, el Grupo ha cambiado su política contable en relación al tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida APS y NAPS. Este cambio se ha adoptado para reflejar mejor la gestión y funcionamiento de dichos planes, respetando en todo momento la NIC 19. Este cambio de política contable se ha aplicado retrospectivamente a los Estados financieros consolidados y se detalla más adelante.

Anteriormente, se añadía una estimación descontada de los costes administrativos futuros dentro de las obligaciones por prestaciones definidas de APS y NAPS. De acuerdo con la política contable actualizada, los costes administrativos se reconocen ahora según se incurren y se incluyen en la partida de Gastos de personal de la Cuenta de resultados. A raíz de este cambio, se han reducido las obligaciones por prestaciones definidas y los pasivos por impuesto diferido y han aumentado las ganancias acumuladas a 31 de diciembre de 2020 como a 1 de enero de 2020. Además, se han incrementado los cargos en Gastos de personal y el Gasto financiero correspondiente a pensiones en la Cuenta de resultados, así como aumentado la Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo y las Diferencias de cambio en el Estado de resultado global para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

El impacto del cambio en esta política contable en la Cuenta de resultados consolidada y el Estado de resultado global consolidado de 2020, así como en el Balance consolidado a 31 de diciembre de 2020 y a 1 de enero de 2020 se expone a continuación:

Cuenta de resultados consolidada (extracto para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020)

Millones de euros	Publicado	Ajuste - gastos administrativos	Reexpresado
Total ingresos	7.806	-	7.806
Gastos de personal	3.560	25	3.585
Otros gastos de las operaciones	11.672	-	11.672
Gatos totales de las operaciones	15.232	25	15.257
Pérdida de las operaciones	(7.426)	(25)	(7.451)
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	4	8	12
Otros cargos financieros	(384)	-	(384)
Otros cargos no operativos	(4)	-	(4)
Total gastos no operativos	(384)	8	(376)
Pérdida antes de impuestos	(7.810)	(17)	(7.827)
Impuestos	887	5	892
Pérdida después de impuestos del ejercicio	(6.923)	(12)	(6.935)

Estado de resultado global consolidado (extracto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020)

Millones de euros	Publicado	Ajuste - gastos administrativos	Reexpresado
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Diferencias de tipo de cambio	(192)	(21)	(213)
Otras partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto	(335)	-	(335)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(632)	36	(596)
Otras partidas que no serán reclasificadas posteriormente en el beneficio neto	(72)	-	(72)
Otro resultado global total reconocido del ejercicio neto de impuestos	(1.231)	15	(1.216)
Pérdida después de impuestos del ejercicio	(6.923)	(12)	(6.935)
Resultado global reconocido total del ejercicio	(8.154)	3	(8.151)

Balance de situación consolidado (extracto a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019)

Millones de euros	Publicado 2020	Ajuste - gastos administrativos ¹	Reexpresado 2020	Publicado 2019	Ajuste - gastos administrativos ¹	Reexpresado 2019
Activo no corriente						
Activos derivados de retribuciones a empleados	282	52	334	314	217	531
Otros activos no corrientes	22.142	-	22.142	23.810	-	23.810
	22.424	52	22.476	24.124	217	24.341
Activo corriente	7.840	-	7.840	11.327	-	11.327
Total activo	30.264	52	30.316	35.451	217	35.668
Otro patrimonio	8.233	-	8.233	6.269	-	6.269
Otras reservas	(6.917)	294	(6.623)	560	291	851
Total patrimonio neto	1.316	294	1.610	6.829	291	7.120
Pasivo no corriente						
Obligaciones de retribuciones a empleados	719	(242)	477	400	(74)	326
Otros pasivos a largo plazo	16.713	-	16.713	15.474	-	15.474
	17.432	(242)	17.190	15.874	(74)	15.800
Pasivo corriente	11.516	-	11.516	12.748	-	12.748
Total pasivo	28.948	(242)	28.706	28.622	(74)	28.548
Total patrimonio neto y pasivo	30.264	52	30.316	35.451	217	35.668

¹ Los ajustes realizados a los activos y pasivos por retribuciones a empleados se presentan netos de retenciones.

37 Hechos posteriores al cierre de balance

No se han producido hechos relevantes en el balance entre la fecha de cierre y la fecha de este informe.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Medidas Alternativas de Rendimiento (MAR), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estos indicadores, que no están definidos bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras compañías. 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".

Durante 2021, aunque el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las Medidas alternativas de rendimiento con respecto a las expuestas en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, el Grupo ha añadido una nueva MAR relacionada con la Liquidez del Grupo para reflejar el aumento del nivel de escrutinio, tanto internamente como externamente, en esta medida a consecuencia de la pandemia por COVID-19.

El impacto de la pandemia por COVID-19 ha cambiado de significativamente la manera en que el Comité de Dirección y las partes externas supervisan el rendimiento del Grupo. En este sentido, medidas como el Flujo de caja libre apalancado, la Deuda neta/EBITDA o la Rentabilidad sobre el capital invertido no añaden el nivel de información adicional significativo que aportaban en el pasado. Sin embargo, el Grupo continúa presentando estas MAR en términos de consistencia y dado que volverán a tener mayor importancia y relevancia tras la recuperación por la pandemia de COVID-19.

A continuación figura la definición de cada MAR, así como una conciliación al indicador más similar conforme a las NIIF.

a 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 para complementar la comprensión de los resultados financieros de la entidad. El Comité de Dirección del Grupo evalúa el rendimiento operativo y toma decisiones estratégicas, financieras y operativas en base a los resultados financieros antes de partidas excepcionales, y externamente analistas e inversores los utilizan para evaluar el rendimiento del Grupo entre periodos contables y frente a otras compañías.

Las partidas excepcionales en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2021 y 2020 incluyen: una suspensión significativa de la contabilidad de coberturas; reestructuraciones significativas; cambios significativos en los planes de flota a largo plazo que resulten en el deterioro de activos de flota y el reconocimiento de las provisiones asociadas; y acuerdos judiciales.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la cuenta de resultados estatutaria y la cuenta de resultados antes de partidas excepcionales del Grupo:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre					
	Estatutario 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021	Estatutario 2020 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020
Ingresos de pasaje ²	5.835	5	5.830	5.512	(62)	5.574
Ingresos de carga	1.673	-	1.673	1.306	-	1.306
Otros ingresos	947	-	947	988	-	988
Total ingresos	8.455	5	8.450	7.806	(62)	7.868
Gastos de personal ³	3.013	(18)	3.031	3.585	313	3.272
Gastos de combustible y derechos de emisión ²	1.781	(154)	1.935	3.735	1.694	2.041
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.308	-	1.308	1.340	-	1.340
Tasas de aterrizaje y de navegación	923	-	923	918	-	918
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ⁴	1.085	(7)	1.092	1.456	108	1.348
Propiedad, TI y otros gastos ⁵	758	-	758	782	28	754
Gastos comerciales	434	-	434	405	-	405
Depreciación, amortización y deterioro ⁶	1.932	(21)	1.953	2.955	856	2.099
Diferencias de tipo de cambio	(14)	-	(14)	81	-	81
Gastos totales de las operaciones	11.220	(200)	11.420	15.257	2.999	12.258
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(2.765)	205	(2.970)	(7.451)	(3.061)	(4.390)
Gastos financieros	(830)	-	(830)	(670)	-	(670)
Ingresos financieros	13	-	13	41	-	41
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	89	-	89	-	-	-
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(2)	-	(2)	12	-	12
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(82)	-	(82)	245	-	245
Otros (cargos)/créditos no operativos ⁷	70	(75)	145	(4)	-	(4)
Total gastos no operativos netos	(742)	(75)	(667)	(376)	-	(376)
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(3.507)	130	(3.637)	(7.827)	(3.061)	(4.766)
Impuestos	574	(25)	599	892	463	429
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio	(2.933)	105	(3.038)	(6.935)	(2.598)	(4.337)

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Estatutario 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021	Estatutario 2020 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020
Ingresos de pasaje ²	2.695	-	2.695	684	(2)	686
Ingresos de carga	499	-	499	389	-	389
Otros ingresos	340	-	340	228	-	228
Total ingresos	3.534	-	3.534	1.301	(2)	1.303
Gastos de personal ³	914	(18)	932	698	44	654
Gastos de combustible y derechos de emisión ²	732	(1)	733	453	95	358
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	520	-	520	260	-	260
Tasas de aterrizaje y de navegación	325	-	325	181	-	181
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ⁴	383	-	383	321	25	296
Propiedad, TI y otros gastos ⁵	218	-	218	185	-	185
Gastos comerciales	154	-	154	65	-	65
Depreciación, amortización y deterioro ⁶	548	(8)	556	620	140	480
Diferencias de tipo de cambio	18	-	18	(6)	-	(6)
Gastos totales de las operaciones	3.812	(27)	3.839	2.777	304	2.473
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(278)	27	(305)	(1.476)	(306)	(1.170)
Gastos financieros	(218)	-	(218)	(167)	-	(167)
Ingresos financieros	8	-	8	14	-	14
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible (Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	85	-	85	-	-	-
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(4)	-	(4)	1	-	1
Otros (cargos)/créditos no operativos ⁷	(19)	-	(19)	62	-	62
Otros (cargos)/créditos no operativos ⁷	(31)	(75)	44	(47)	-	(47)
Total gastos no operativos netos	(179)	(75)	(104)	(137)	-	(137)
Pérdida antes de impuestos	(457)	(48)	(409)	(1.613)	(306)	(1.307)
Impuestos	146	-	146	254	99	155
Pérdida después de impuestos del periodo	(311)	(48)	(263)	(1.359)	(207)	(1.152)

1 Véanse las notas 2 y 36 para más información sobre el cambio de política contable relacionado con los costes administrativos asociados a pensiones.

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla debajo. En 2021 y 2020 todas las partidas estaban relacionadas con el impacto del COVID-19, excepto en el caso de la provisión relacionada con el cargo en 2020 por el robo de datos de clientes de British Airways (partida 5).

2 Suspensión de la contabilidad de coberturas

El crédito excepcional de 159 millones de euros (2020: gasto de 1.756 millones de euros) a consecuencia del efecto combinado resultante de la suspensión de la contabilidad de coberturas en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 y las variaciones de valor razonable de dichas relaciones cuando la contabilidad de coberturas se suspendió en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, pero cuyo instrumento de cobertura subyacente no había vencido a 1 de enero de 2021. Esto se recogió como un crédito de 162 millones de euros (2020: gasto de 1.781 millones de euros) relacionado con derivados de combustible y un gasto de 8 millones de euros (2020: crédito de 87 millones de euros) relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados. El crédito en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros (2020: cargo de 62 millones de euros) procede de la suspensión de la contabilidad de coberturas de los correspondientes derivados en moneda extranjera sobre los ingresos previstos.

La estrategia de gestión de riesgos del Grupo es 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, la contabilidad de coberturas de estas operaciones se ha suspendido y el crédito se ha reconocido en la Cuenta de resultados. El crédito relacionado con los derivados de ingresos y los derivados de combustible se han reconocido en la Cuenta de resultados en los epígrafes de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente.

La salida de flujo de efectivo relacionada con la suspensión de la contabilidad de coberturas fue de 338 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 (2020: 1.187 millones de euros).

El cargo fiscal asociado fue de 26 millones de euros (2020: crédito de 273 millones de euros), con 1 millón de euros (2020: crédito de 11 millones de euros) atribuibles a Ingresos de pasaje y 25 millones de euros (2020: crédito de 262 millones de euros) atribuibles a cargos en Gastos de combustible y derechos de emisión.

3 Gastos de reestructuración

El crédito excepcional de 18 millones de euros (2020: cargo de 319 millones de euros) está relacionado con la reversión de las provisiones de reestructuración que se han trasladado sin haber sido utilizadas. En 2020 el cargo excepcional (compuesto por 313 millones de euros en indemnizaciones por despido y 6 millones de euros de costes legales asociados) constituía el programa de reestructuración del conjunto del Grupo, que redimensionó su estructura para el futuro cercano. Aunque el programa de reestructuración afectó a todas las compañías operadoras del Grupo, el cargo excepcional a 31 de diciembre de 2020 se refería únicamente a British Airways, Aer Lingus, Iberia y LEVEL, debido a la fase en que se encontraban las negociaciones con los empleados y sus representantes. El crédito excepcional (2020: cargo) se ha reconocido en el epígrafe de Gastos de empleados (2020: Gastos de empleados y Gastos de propiedad, TI y otros gastos). No ha habido impacto en los flujos de efectivo relacionado con el crédito excepcional por reestructuración en 2021.

El cargo fiscal asociado fue de 3 millones de euros (2020: crédito de 53 millones de euros).

4 Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

El crédito excepcional de 7 millones de euros (2020: cargo de 108 millones de euros) está relacionado con la reversión de las provisiones por contratos de arrendamientos para aquellas aeronaves en Vueling que se han puesto de vuelta en funcionamiento durante 2021, de manera que los costes estimados para cumplir con las condiciones de entrega se reconocerán durante la actividad operativa restante de la aeronave. En 2020, el cargo excepcional comprendía un gasto por deterioro de existencias de 71 millones de euros y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamientos de 37 millones de euros. El gasto reconocido por deterioro de existencias estaba relacionado con aquellas existencias consumibles que, a la vista de los deterioros de activos, ya no se preveía utilizar. El cargo relacionado con el reconocimiento de las provisiones por contratos de arrendamiento representaba la estimación de los costes adicionales para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con las aeronaves arrendadas que fueron retiradas permanentemente y habían sido objeto de deterioro. El crédito excepcional (2020: cargo) se ha reconocido en el epígrafe de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota. No ha habido impacto en los flujos de efectivo relacionado con el crédito excepcional durante 2021.

El reconocimiento de este crédito no tiene ningún efecto fiscal (2020: crédito de 14 millones de euros).

5 Provisión para acuerdo

El cargo excepcional de 22 millones de euros reconocido en 2020 representaba el importe de la 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 cargo excepcional se registró 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 tuvo ningún efecto fiscal.

6 Deterioro de flota y activos asociados

La reversión del deterioro excepcional de 21 millones de euros incluye un importe de 14 millones de euros relacionado con la reversión del deterioro de flota y un importe de 7 millones de euros relacionado con la reversión del deterioro de motores. La reversión del deterioro de flota se refiere a cuatro aviones Airbus A320 en Vueling, que previamente se encontraban parados permanentemente en el último trimestre de 2020, y que se volvieron a poner en uso en el tercer trimestre de 2021 tras la asignación con éxito de los derechos de aterrizaje en Paris Orly y el aumento de la capacidad resultante. La reversión del deterioro de motores está relacionada con ciertos motores que durante 2020 sufrieron un deterioro total y que durante el cuarto trimestre de 2021 han sido arrendados a terceras partes. Del deterioro excepcional, 8 millones de euros se reconocieron en Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad, y 12 millones de euros se reconocieron en Activos por derecho de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas. La reversión del deterioro excepcional se registró en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro de la Cuenta de resultados.

El cargo excepcional total por deterioro de 856 millones de euros registrado en 2020 representaba el deterioro de activos de flota de 837 millones de euros y el deterioro de otros activos de 19 millones de euros. El deterioro de flota se refería a 82 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que habían sido retiradas y otras 2 aeronaves que se habían depreciado hasta su valor recuperable a 31 de diciembre de 2020, incluidas 32 aeronaves Boeing 747, 23 aeronaves Airbus A320, 15 aeronaves Airbus A340, cuatro aeronaves Airbus A330-200, dos aeronaves Airbus A318, una aeronave Airbus A321, una aeronave Airbus A319, dos aeronaves Boeing 777-200 y cuatro aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 676 millones de euros se registraron en el Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 161 millones de euros se registraron en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas.

Dentro del deterioro de otros activos se incluía un importe de 15 millones de euros relacionado con los derechos de aterrizaje, clasificados como Inmovilizado intangible, que ostentaba LEVEL para sus operaciones en París. Tras la decisión de suspender las operaciones de LEVEL en París, estos derechos de aterrizaje se reconocieron al importe más bajo entre su valor contable y su valor recuperable.

La (reversión)/cargo excepcional por deterioro se reconoció dentro del epígrafe Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados. No ha habido impacto en los flujos de efectivo relacionado con la reversión del deterioro excepcional durante 2021.

El cargo fiscal asociado fue de 1 millón de euros (2020: 123 millones de euros).

7 Cancelación de acuerdo con Air Europa

El cargo excepcional de 75 millones de euros representa el importe acordado con Globalia para cancelar los acuerdos firmados el 4 de noviembre de 2019 y el 20 de enero de 2021 en los que Iberia había acordado adquirir el capital social emitido de Air Europa. El cargo excepcional se ha registrado en el epígrafe de Otros cargos no operativos netos en la Cuenta de resultados y el pago se realizó antes del 31 de diciembre de 2021.

El crédito fiscal relacionado fue de 5 millones de euros.

La siguiente tabla ofrece una conciliación de la cuenta de resultados resumida alternativa después de partidas excepcionales a la cuenta de resultados resumida alternativa antes de partidas excepcionales por segmento operativo para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2021 y 2020:

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021															
Millones de euros	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasaje	2.321	5	2.316	2.715	6	2.709	1.724	-	1.724	1.011	-	1.011	307	(1)	308
Ingresos de carga	1.097	-	1.097	1.275	-	1.275	394	-	394	-	-	-	65	-	65
Otros ingresos	281	-	281	328	-	328	666	-	666	5	-	5	4	-	4
Total ingresos	3.699	5	3.694	4.318	6	4.312	2.784	-	2.784	1.016	-	1.016	376	(1)	377
Gastos de personal	1.471	(11)	1.482	1.708	(13)	1.721	723	(5)	728	200	-	200	180	-	180
Gasto de combustible y derechos de emisión	830	(109)	939	967	(125)	1.092	519	(9)	528	198	(9)	207	89	(10)	99
Depreciación, amortización y deterioro	979	(6)	985	1.134	(7)	1.141	350	-	350	227	(13)	240	140	-	140
Otros gastos de las operaciones	2.188	-	2.188	2.550	-	2.550	1.412	-	1.412	624	(7)	631	305	-	305
Gastos totales de las operaciones	5.468	(126)	5.594	6.359	(145)	6.504	3.004	(14)	3.018	1.249	(29)	1.278	714	(10)	724
Pérdida de las operaciones	(1.769)	131	(1.900)	(2.041)	151	(2.192)	(220)	14	(234)	(233)	29	(262)	(338)	9	(347)
Margen operativo (%)	(47,8)%		(51,4)%				(7,9)%		(8,4)%	(23,0)%		(25,8)%	(90,0)%		(92,1)%

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	British Airways (€) ¹			British Airways (€) ¹			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasaje	2.840	(54)	2.894	3.309	(59)	3.368	1.160	-	1.160	569	-	569	379	(3)	382
Ingresos de carga	890	-	890	998	-	998	240	-	240	-	-	-	88	-	88
Otros ingresos	217	-	217	251	-	251	859	-	859	5	-	5	-	-	-
Total ingresos	3.947	(54)	4.001	4.558	(59)	4.617	2.259	-	2.259	574	-	574	467	(3)	470
Gastos de personal	1.938	221	1.717	2.193	243	1.950	798	14	784	196	-	196	217	24	193
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.996	837	1.159	2.317	984	1.333	716	344	372	314	154	160	286	144	142
Depreciación, amortización y deterioro	1.475	399	1.076	1.659	445	1.214	612	242	370	345	68	277	157	24	133
Otros gastos de las operaciones	2.440	42	2.398	2.792	47	2.745	1.544	52	1.492	594	30	564	370	7	363
Gastos totales de las operaciones	7.849	1.499	6.350	8.961	1.719	7.242	3.670	652	3.018	1.449	252	1.197	1.030	199	831
Pérdida de las operaciones	(3.902)	(1.553)	(2.349)	(4.403)	(1.778)	(2.625)	(1.411)	(652)	(759)	(875)	(252)	(623)	(563)	(202)	(361)
Margen operativo (%)	(98,9)%		(58,7)%				(62,5)%		(33,6)%	(152,4)%		(108,5)%	(120,6)%		(76,8)%

¹ Véanse las notas 2 y 36 para más información sobre el cambio en la política contable relacionada con los costes administrativos asociados a pensiones.

b Pérdida básica por acción antes de partidas excepcionales y beneficio por acción ajustado (ICR)

Los beneficios están basados en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos y 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	Nota	2021	2020 ¹
Pérdidas después de impuestos atribuibles a accionistas de la matriz	a	(2.933)	(6.935)
Partidas excepcionales	a	105	(2.598)
Pérdidas después de impuestos atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales		(3.038)	(4.337)
Pérdidas ajustadas		(3.038)	(4.337)
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción ²	11	4.964	3.528
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	11	4.964	3.528
Pérdida básica por acción (céntimos de €)		(61,2)	(122,9)
Pérdida ajustada por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		(61,2)	(122,9)

1 Véanse las notas 2 y 36 para más información sobre el cambio en la política contable relacionada con los costes administrativos asociados a pensiones.

2 En 2020, incluye 734.657 mil acciones como el impacto medio ponderado de las 2.979.443 mil acciones ordinarias emitidas a través de la emisión de títulos (nota 29).

c Costes de aerolínea por AKO excluido el combustible

El Grupo 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	Nota	2021 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes	2021 A tipos de cambio constantes	2020 ¹
Gastos totales de las operaciones	a	11.220	41	11.261	15.257
(Más)/menos: partidas excepcionales en gastos de las operaciones	a	(200)		(200)	2.999
Menos: gastos de combustible y derechos de emisión	a	1.935	59	1.994	2.041
Costes excluido el combustible		9.485	(18)	9.467	10.217
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos		815	12	827	851
Costes de aerolínea excluido el combustible		8.670	(30)	8.640	9.366

AKO (millones)		121.965		121.965	113.195
----------------	--	---------	--	---------	---------

Costes de aerolínea por AKO excluido el combustible (céntimos de €)		7,11		7,08	8,27
--	--	-------------	--	-------------	-------------

1 Véanse las notas 2 y 36 para más información sobre el cambio en la política contable relacionada con los costes administrativos asociados a pensiones.

d Flujo de caja libre apalancado (ICR)

El flujo de caja libre apalancado representa el efectivo generado y la financiación formalizada por los negocios 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 Depósitos remunerados a corto plazo, menos las entradas de efectivo resultantes de la emisión de títulos 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	2021	2020
Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.913	1.940
Menos: Disminución en depósitos remunerados a corto plazo	(91)	(2.366)
Menos: Otros movimientos de financiación	-	(2.674)
Más: Dividendos pagados	-	53
Flujo de caja libre apalancado	1.822	(3.047)

e Deuda neta/EBITDA (ICR)

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el 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 en base a indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores.

La deuda neta se define como el endeudamiento a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo. La deuda neta excluye los acuerdos de financiación de la cadena de suministros que se clasifican dentro de acreedores comerciales (nota 22).

El EBITDA se define como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro.

El Grupo considera que esta medida adicional, que se utiliza internamente para evaluar la capacidad financiera del Grupo, resulta útil para que los usuarios de los estados financieros puedan entender cómo ha cambiado la capacidad financiera del Grupo durante el ejercicio. Indica la rentabilidad del Grupo y de los flujos de efectivo operativos centrales que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	Nota	2021	2020 ¹
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	25	19.610	15.679
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	21	(7.892)	(5.774)
Menos: Otros depósitos remunerados	21	(51)	(143)
Deuda neta		11.667	9.762
Pérdida de las operaciones	a	(2.765)	(7.451)
Más: Partidas excepcionales registradas en la pérdida de las operaciones	a	(205)	3.061
Más: Depreciación, amortización y deterioro	a	1.953	2.099
EBITDA		(1.017)	(2.291)
Deuda neta/EBITDA		(11,5)	(4,3)

1 Véanse las notas 2 y 36 para más información sobre el cambio en la política contable relacionada con los costes administrativos asociados a pensiones.

f Rentabilidad sobre el capital invertido (ICR)

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 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 material y el inmovilizado inmaterial de software durante un periodo 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	Nota	2021	2020 ¹
EBITDA	e	(1.017)	(2.291)
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación		(1.777)	(1.921)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material		(257)	(258)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software		(167)	(151)
		(3.218)	(4.621)
Capital invertido			
Valor contable medio de la flota ³	13	15.241	16.020
Menos: Pagos anticipados medios ⁴	13	(729)	(1.117)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado		14.512	14.903
Ajuste por inflación ²		1,16	1,18
		16.893	17.520
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁵	13	2.106	2.329
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software ⁶	17	640	652
Capital invertido total		19.639	20.501
Rentabilidad sobre el capital invertido		(16,4)%	(22,5)%

1 Véanse las notas 2 y 36 para más información sobre el cambio en la política contable relacionada con los costes administrativos asociados a pensiones.

2 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (31 de diciembre de 2020: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 31 de diciembre de 2021: 10,6 años (31 de diciembre de 2020: 9,8 años).

3 El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 15.365 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 y de 15.116 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.

4 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 710 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 y de 748 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.

5 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.166 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 y de 2.045 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.

6 El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 638 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 y de 642 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.

g 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 nueva 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 2021 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2020 que se indican a continuación:

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Medio ponderado		Cierre	
	2021	2020	2021	2020
Libra esterlina a euro	1,15	1,13	1,18	1,10
Euro a dólar estadounidense	1,20	1,13	1,13	1,22
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,38	1,27	1,33	1,35

h Liquidez

El Comité de Dirección supervisa la liquidez para evaluar la resiliencia del Grupo ante acontecimientos adversos e incertidumbre y desarrolla iniciativas de financiación para mantener esta resiliencia.

La liquidez se emplea por parte de analistas, inversores y otros usuarios de los estados financieros como medida de la salud financiera y la resiliencia del Grupo.

La liquidez se define como el Efectivo y otros activos líquidos equivalentes, más los Depósitos remunerados a corto plazo, más las Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas y las Líneas de financiación para aeronaves comprometidas y no dispuestas.

Millones de euros	Nota	2021	2020
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	21	7.892	5.774
Depósitos remunerados a corto plazo	21	51	143
Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas	27f	2.864	905
Líneas de financiación para aeronaves comprometidas y no dispuestas	27f	1.126	1.180
Descubiertos y otras líneas de crédito	27f	53	52
Total liquidez		11.986	8.054

INVERSIONES DEL GRUPO

Filiales

British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios Group (AGL) Limited* Astral Towers, Betts Way, London Road, Crawley, West Sussex, RH10 9XY	Marketing de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA and AA Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Call Centre India Private Limited (callBA) F-42, East of Kailash, Nueva Delhi, 110065	Centro de atención telefónica	India	100%
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA European Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Excepted Group Life Scheme Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Seguros de vida	Inglaterra	100%
BA Healthcare Trust Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Salud	Inglaterra	100%
BA Holdco Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Number One Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
BA Number Two Limited IFC 5, St Helier, JE1 1ST	Inactiva	Jersey	100%
Bealine Plc Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
BritAir Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways (BA) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
British Airways 777 Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Associated Companies Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Avionic Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Capital Limited Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES	Financiación de aviones	Jersey	100%
British Airways Holdings B.V. Strawinskylaan 3105, Atrium, Amsterdam, 1077ZX	Compañía holding	Países Bajos	100%
British Airways Holidays Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Paquetes turísticos	Inglaterra	100%
British Airways Interior Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Maintenance Cardiff Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía administradora	Inglaterra	100%
British Midland Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Antigua aerolínea	Inglaterra	100%
British Midland Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
Flyline Tele Sales & Services GmbH Hermann Koehl-Strasse 3, 28199, Bremen	Centro de atención telefónica	Alemania	100%
Gatwick Ground Services Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios en tierra	Inglaterra	100%
Overseas Air Travel Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Transporte	Inglaterra	100%
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
British Mediterranean Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Antigua aerolínea	Inglaterra	99%
BA Euroflyer Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
Teleflight Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Centro de atención telefónica	Inglaterra	100%

Iberia

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Transporte de carga	España	100%
Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.* Calle Alcañiz 23, Madrid, 28006	Operaciones de aerolíneas	España	100%
Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100%1
Iberia México, S.A.* Calle Montes Urales 424, Colonia Lomas de Chapultepec V, Ciudad de México, 11000	Servicios de almacenamiento y custodia	México	100%
Iberia Operadora UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Mantenimiento de aviones	España	100%
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avenida de les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08220	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%

Aer Lingus

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Aer Lingus (Ireland) Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Administradora	República de Irlanda	100%
Aer Lingus Beachey Limited Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, IM1 4LZ	Inactiva	Isla de Man	100%
Aer Lingus Group DAC* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100%2
Aer Lingus Limited* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
Aer Lingus (UK) Limited Aer Lingus Base, Aeropuerto Belfast City, Sydenham Bypass, Belfast, Co. Antrim, BT3 9JH	Operaciones de aerolíneas	Irlanda del Norte	100%
ALG Trustee Limited 33-37 Athol Street, Douglas, IM1 1LB	Administradora	Isla de Man	100%
Dirnan Insurance Company Limited Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Santain Developments Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Inactiva	República de Irlanda	100%

IAG Loyalty

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios South Africa Proprietary Limited Block C, 1 Marignane Drive, Bonaero Park, Gauteng, 1619	Inactiva	Sudáfrica	100%
IAG Loyalty Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%

IAG Cargo Limited

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Cargo Innovations Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Inactiva	Inglaterra	100%
Zenda Group Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Inactiva	Inglaterra	100%

Vueling

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Yellow Handling, S.L.U Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Servicios de handling	España	100%
Vueling Airlines, S.A.* Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Operaciones de aerolíneas	España	99,5%

LEVEL

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
FLYLEVEL UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
Openskies SASU 3 Rue le Corbusier, Rungis, 94150	Operaciones de aerolíneas	Francia	100%

International Consolidated Airlines Group S.A.

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
AERL Holding Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Plc* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%3
FLY LEVEL, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	Operaciones de aerolíneas	España	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
IAG Connect Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Plataforma de comercio electrónico a bordo	República de Irlanda	100%
IAG GBS Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
IAG GBS Polonia sp z.o.o.* Ul. Opolska 114, Cracovia, 31-323	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100%
IB Opco Holding, S.L. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Compañía holding	España	100%1
Veloz Holdco, S.L. Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Compañía holding	España	100%

Principales filiales

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

El Grupo posee el 49,75% del número total de derechos de voto y la mayoría de los derechos económicos de Aer Lingus Group DAC. El resto de derechos de voto, que representan el 50,25%, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de Aer Lingus.

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

Empresas asociadas

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. Avenida de Vantrol y Final, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km 15, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manoteras 46, 2ª planta, Madrid, 28050	España	49%
Dunwoody Airline Services Limited Building 70, Argosy Road, Aeropuerto East Midlands, Castle Donnington, Derby, DE74 2SA	Inglaterra	40%
Serpista, S.A. Calle Cardenal Marcelo Spínola 10, Madrid, 28016	España	39%
Air Miles España, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
Inloyalty by Travel Club, S.L.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
Viajes Ame, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
DeepAir Solutions Limited Ground Floor North, 86 Brook Street, Londres, W1K 5AY	Inglaterra	23%
LanzaJet 520 Lake Cook Road, Suite 680, Deerfield, Illinois, 60015	Estados Unidos	16,7%

Negocios conjuntos

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. Calle de O'Donnell 12, Madrid, 28009	España	50,5%

Otras inversiones en patrimonio

Las otras inversiones en patrimonio principales son las siguientes:

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital	Divisa	Fondos propios (millones)	Beneficios/(pérdidas) antes de impuestos (millones)
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	España	19,9%	Euro	71	(0,6)
The Airline Group Limited 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, Londres, WC2N 7EN	Inglaterra	16,7%	Libra esterlina	n/d	n/d
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, Sevilla, 41004	España	10%	Euro	n/d	n/d
i6 Group Limited Aeropuerto Farnborough, Ively Road, Farnborough, Hampshire, GU14 6XA	Inglaterra	7,4%	Libra esterlina	4	(1)
Monese Limited 1 King Street, Londres, EC2V 8AU	Inglaterra	5,9%	Libra esterlina	(13)	(25)
NAYAKJV1, S.L. C/ d'Osona, 2, El Prat de Llobregat, 08820	España	5%	Euro	n/d	n/d

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

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

Los consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A., en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 24 de febrero de 2022, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales individuales y consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables y en formato único electrónico, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto y que los informes de gestión individuales y consolidados incluyen un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de la Sociedad y las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan.

24 de febrero de 2022

Francisco Javier Ferrán Larraz
Presidente

Luis Gallego Martín
Consejero Delegado

Giles Agutter

Peggy Bruzelius

Eva Castillo Sanz

Margaret Ewing

Maurice Lam

Heather Ann McSharry

Robin Phillips

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Lucy Nicola Shaw

Alberto Terol Esteban

FLOTA

	En propiedad	Derecho de uso	Total a 31 de diciembre de 2021	Total a 31 de diciembre de 2020	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2020	Entregas futuras	Opciones
Airbus A319	8	31	39	49	(10)	-	-
Airbus A320	63	177	240	232	8	22	76
Airbus A321	16	57	73	72	1	34	14
Airbus A330-200	-	18	18	19	(1)	-	-
Airbus A330-300	5	13	18	18	-	-	-
Airbus A350	10	7	17	17	-	26	52
Airbus A380	2	10	12	12	-	-	-
Boeing 777-200	38	5	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	4	12	16	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	12	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	17	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	2	-	2	2	-	10	6
Embraer E170	-	-	-	1	(1)	-	-
Embraer E190	9	14	23	22	1	-	-
Total del Grupo	158	373	531	533	(2)	110	172

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tenía 29 aeronaves fuera de servicio pendientes de enajenación.