

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (30 de julio de 2021) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021.

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

- La capacidad de transporte de pasajeros en el segundo trimestre fue un 21,9% de la capacidad de 2019 y sigue viéndose afectada adversamente por la pandemia de COVID-19, así como por las restricciones de los gobiernos y las medidas de cuarentena.
- Los planes de capacidad de transporte de pasajeros actuales para el tercer trimestre son alrededor del 45% de la capacidad de 2019, pero siguen siendo inciertos y estando sujetos a revisión.
- Se operaron 1.371 vuelos exclusivamente de carga en el segundo trimestre, un aumento frente a los 1.306 del primer trimestre.
- Sólida posición de liquidez, reforzada hasta los 10.200 millones de euros a finales del segundo trimestre, gracias a la formalización de iniciativas de financiación desde el comienzo del año, junto con las medidas de reducción de los gastos y el aplazamiento de las aportaciones a planes de pensiones en el Reino Unido. Estas incluyen:
 - Disposición de préstamos concedidos con anterioridad a British Airways (2.000 millones de libras esterlinas procedentes del *UK Export Finance*) y Aer Lingus (75 millones de euros procedentes del *Ireland Strategic Investment Fund*).
 - Nueva emisión de bonos sénior no garantizados de IAG por valor de 1.200 millones de euros, que registró una sobresuscripción.
 - Emisión adicional de un bono convertible de IAG por valor de 825 millones de euros, que también registró una sobresuscripción.
 - Nueva línea de crédito renovable garantizada a tres años por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses concedida a Aer Lingus, British Airways e Iberia, de la que aún no se han realizado disposiciones; cancelación de la anterior línea de crédito renovable de British Airways, cuyo vencimiento estaba previsto en junio de 2021 (valor a 31 diciembre de 2020: 800 millones de dólares estadounidenses no dispuestos).
 - British Airways llegó a un acuerdo para aplazar un total de 450 millones de libras esterlinas de aportaciones mensuales a planes de pensiones correspondientes al periodo entre octubre de 2020 y septiembre de 2021.
 - Los gastos operativos en efectivo del segundo trimestre fueron de 190 millones de euros semanales.
- Financiación EETC vinculada a la sostenibilidad formalizada en julio para las entregas de flota pendientes en 2021 de British Airways, con unos fondos totales disponibles de 785 millones de dólares estadounidenses.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- La pérdida de las operaciones publicada del segundo trimestre fue de 967 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida de las operaciones de 2.182 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.045 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.370 millones de euros).
- La pérdida de las operaciones publicada del semestre fue de 2.035 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida de las operaciones de 4.052 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 2.180 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.915 millones de euros).
- Crédito excepcional antes de impuestos en el semestre de 145 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas (2020: cargo excepcional antes de impuestos de 2.137 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas y el deterioro de la flota).
- Las pérdidas después de impuestos y partidas excepcionales del semestre fueron de 2.048 millones de euros (2020 reexpresado: pérdidas de 3.813 millones de euros), y las pérdidas después de impuestos antes de partidas excepcionales fueron de 2.169 millones de euros (2020 reexpresado: pérdidas de 1.972 millones de euros).
- El efectivo se situó en 7.700 millones de euros a 30 de junio de 2021, lo que supone un incremento de 1.700 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2020. Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no utilizadas ascendían a 2.500 millones de euros, suponiendo una liquidez total de 10.200 millones de euros, con una liquidez proforma de 10.800 millones de euros, incluyendo la financiación EETC de British Airways vinculada a la sostenibilidad y formalizada en julio.

Resumen de resultados:

Resultados publicados (millones de euros)	Semestre finalizado el 30 de junio		
	2021	2020 reexpresado ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	1.141	4.113	(72,3)%
Total ingresos	2.212	5.288	(58,2)%
Pérdida de las operaciones	(2.035)	(4.052)	(49,8)%
Pérdida después de impuestos	(2.048)	(3.813)	(46,3)%
Pérdida básica por acción (céntimos de €) ²	(41,2)	(124,7)	(67,0)%
Efectivo y depósitos remunerados ³	7.664	5.917	29,5 %
Deudas ³	19.771	15.679	26,1 %

Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2021	2020 reexpresado¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales	1.136	4.151	(72,6)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	2.207	5.326	(58,6)%
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.180)	(1.915)	13,8 %
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	(2.169)	(1.972)	10,0 %
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €) ²	(43,7)	(64,5)	(32,2)%
Deuda neta³	12.107	9.762	24,0 %
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	34.041	71.625	(52,5)%
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	3,34	5,80	(42,4)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	11,02	8,28	(33,1)%

Para las definiciones véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2020.

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

¹Los 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 1 de este informe se ofrece más información.

²La información sobre la pérdida por acción para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 se ha reexpresado para reflejar el efecto de la emisión de títulos completada en octubre de 2020.

³Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2020.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“En el corto plazo, nuestra prioridad es asegurar que estamos preparados desde el punto de vista operacional y que tenemos la flexibilidad necesaria para capitalizar un entorno en el que existe una demanda latente que se manifiesta en cuanto se levantan las restricciones de viaje.

“Esto se refleja en los resultados de Iberia y Vueling. En el segundo trimestre, ambas compañías registraron los mejores rendimientos dentro del Grupo, fruto de las menores restricciones de viaje en algunos países de América Latina y la recuperación del mercado doméstico español. Sabemos que esta recuperación no será homogénea, pero estamos preparados para aprovechar un incremento en la demanda de viajes a medida que aumenten los niveles de vacunación.

“Nos parece una buena noticia el reciente anuncio del Gobierno británico de eximir de cuarentena a los pasajeros con pauta de vacunación completa que lleguen a Inglaterra procedentes de los denominados destinos en ámbar de la Unión Europea y de Estados Unidos. Consideramos que esto es un primer paso importante para reabrir por completo el corredor aéreo transatlántico.

“Todas nuestras aerolíneas continúan trabajando activamente, con medidas concretas, para mantener sus fortalezas durante la pandemia y situarse en la mejor posición posible para la recuperación. Continuamos protegiendo nuestra caja, reforzando la liquidez y reduciendo nuestra base de costes. A 30 de junio, la liquidez del Grupo era de 10.200 millones de euros con una mejora significativa en el flujo de caja operativo en comparación con trimestres anteriores.

“A largo plazo, estamos preparando nuestro negocio para que podamos emerger más fuertes y más competitivos en una industria que ha sufrido profundos cambios estructurales. Por ejemplo, estamos acelerando la digitalización de nuestro negocio y nuestros acuerdos con los sindicatos nos permiten mejorar la productividad y reducir nuestra base de costes, al tiempo que aumentamos la proporción de costes variables.

“Asimismo, seguimos firmes con nuestros compromisos climáticos. Recientemente, British Airways lanzó con éxito una financiación EETC de 785 millones de dólares vinculada a los objetivos de sostenibilidad de la aerolínea. También el CDP (*Carbon Disclosure Project*) ha mejorado nuestra calificación a A- en reconocimiento a nuestra estrategia integral de gestión del carbono. IAG es el único grupo de aerolíneas europeo que ha obtenido esta alta calificación”.

Perspectivas de negocio

Dada la incertidumbre relativa a cuando se producirá la eliminación de las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos y al continuo impacto y duración de la pandemia de COVID-19, IAG no va a proporcionar previsiones de beneficios para 2021.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

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

Steve Gunning, Director Financiero

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los efectos de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 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	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.)	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	1.141	4.113	(72,3)%	682	160	nm
Ingresos de carga	769	615	25,0 %	419	369	13,6 %
Otros ingresos	302	560	(46,1)%	143	174	(17,8)%
Total ingresos	2.212	5.288	(58,2)%	1.244	703	77,0 %
Gastos de personal	1.288	1.905	(32,4)%	666	661	0,8 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	497	2.582	(80,8)%	271	48	nm
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	367	853	(57,0)%	194	201	(3,5)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	287	539	(46,8)%	160	88	81,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	419	843	(50,3)%	212	339	(37,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	353	428	(17,5)%	169	203	(16,7)%
Gastos comerciales	159	268	(40,7)%	89	57	56,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	920	1.845	(50,1)%	450	1.275	(64,7)%
Diferencias de tipo de cambio	(43)	77	nm	-	13	nm
Gastos totales de las operaciones	4.247	9.340	(54,5)%	2.211	2.885	(23,4)%
Pérdida de las operaciones	(2.035)	(4.052)	(49,8)%	(967)	(2.182)	(55,7)%
Gastos financieros	(363)	(342)	6,1 %	(186)	(191)	(2,6)%
Ingresos financieros	4	23	(82,6)%	1	12	(91,7)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1	9	(88,9)%	2	5	(60,0)%
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	(13)	97	nm	-	20	nm
Otros créditos no operativos	70	50	40,0 %	30	10	nm
Total gastos no operativos netos	(301)	(163)	84,7 %	(153)	(144)	6,3 %
Pérdida antes de impuestos	(2.336)	(4.215)	(44,6)%	(1.120)	(2.326)	(51,8)%
Impuestos	288	402	(28,4)%	139	201	(30,8)%
Pérdida después de impuestos del periodo	(2.048)	(3.813)	(46,3)%	(981)	(2.125)	(53,8)%

¹Los 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 1 de este informe se ofrece más información.

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	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.) ²	2021	2020 ¹	Incr./ (dism.) ²
Ingresos de pasaje	1.136	4.151	(72,6)%	682	198	nm
Ingresos de carga	769	615	25,0 %	419	369	13,6 %
Otros ingresos	302	560	(46,1)%	143	174	(17,8)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	2.207	5.326	(58,6)%	1.244	741	67,9 %
Gastos de personal	1.288	1.905	(32,4)%	666	661	0,8 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	637	1.313	(51,5)%	349	104	nm
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	367	853	(57,0)%	194	201	(3,5)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	287	539	(46,8)%	160	88	81,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	419	766	(45,3)%	212	262	(19,1)%
Propiedad, TI y otros gastos	353	406	(13,1)%	169	181	(6,6)%
Gastos comerciales	159	268	(40,7)%	89	57	56,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	920	1.114	(17,4)%	450	544	(17,3)%
Diferencias de tipo de cambio	(43)	77	nm	-	13	nm
Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales	4.387	7.241	(39,4)%	2.289	2.111	8,4 %
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.180)	(1.915)	13,8 %	(1.045)	(1.370)	(23,7)%
Gastos financieros	(363)	(342)	6,1 %	(186)	(191)	(2,6)%
Ingresos financieros	4	23	(82,6)%	1	12	(91,7)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1	9	(88,9)%	2	5	(60,0)%
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(13)	97	nm	-	20	nm
Otros créditos no operativos	70	50	40,0 %	30	10	nm
Total gastos no operativos netos	(301)	(163)	84,7 %	(153)	(144)	6,3 %
Pérdida antes de impuestos antes de partidas excepcionales	(2.481)	(2.078)	19,4 %	(1.198)	(1.514)	(20,9)%
Impuestos	312	106	nm	153	103	48,5 %
Pérdida después de impuestos del periodo antes de partidas excepcionales	(2.169)	(1.972)	10,0 %	(1.045)	(1.411)	(25,9)%

Indicadores operativos	2021 ²	2020 ²	Incr./ (dism.)	2021 ²	2020 ²	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	34.041	71.625	(52,5)%	19.245	4.103	nm
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	16.748	52.772	(68,3)%	9.969	1.155	nm
Coefficiente de ocupación (%)	49,2	73,7	(24,5)pts	51,8	28,2	23,6pts
Cifras de pasajeros (miles)	8.080	20.385	(60,4)%	5.468	508	nm
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.853	1.751	5,8 %	999	578	72,8 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	248	232	7,0 %	131	84	55,8 %
Despegues	77.956	155.265	(49,8)%	50.256	11.296	nm
Horas bloque (horas)	260.094	492.515	(47,2)%	151.186	58.271	nm
Plantilla media equivalente ³	50.813	63.501	(20,0)%	50.692	63.532	(20,2)%
Aviones en servicio	529	548	(3,5)%	n/a	n/a	-
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	6,78	7,87	(13,8)%	6,84	17,14	(60,1)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	3,34	5,80	(42,4)%	3,54	4,83	(26,6)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	41,50	35,12	18,2 %	41,94	63,84	(34,3)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,87	1,83	2,0 %	1,81	2,53	(28,6)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €) ¹	11,02	8,28	33,1 %	10,08	48,92	(79,4)%
Coste total / AKO (céntimos de €) ¹	12,89	10,11	27,5 %	11,89	51,45	(76,9)%

¹Los 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 1 de este informe se ofrece más información.

²Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para más detalle.

³Se incluyen en la plantilla media equivalente 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 en España

ANÁLISIS FINANCIERO

Resumen sobre el COVID-19 - Semestre finalizado el 30 de junio de 2021

Los resultados del Grupo siguen viéndose afectados por el COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes. El Informe y Cuentas Anuales 2020 contiene una revisión detallada del impacto que tuvo el COVID-19 sobre el Grupo en 2020 y este análisis actualiza dicha información al cierre del primer semestre de 2021.

En el primer semestre de 2021, debido al impacto continuado del virus en todo el mundo y las consiguientes restricciones a los viajes y fronteras que se aplicaron en muchos países, el Grupo solo pudo operar una programación de vuelos de pasajeros limitada que dejó la capacidad en tan solo el 20,8% de la operada en 2019. La capacidad de transporte de pasajeros durante el segundo trimestre fue un 21,9% de la cifra de 2019, lo que supone una leve mejoría con respecto al 19,6% del primer trimestre, con aumentos en la capacidad durante el trimestre cuando lo permitieron las restricciones a los viajes. El Grupo operó 2.677 vuelos únicamente de carga adicionales, lo que generó unos ingresos de carga récord en el semestre.

El Grupo trata de reducir el efecto de la volatilidad de los precios de las materias primas cubriendo las compras de combustible con coberturas contratadas con antelación en función de los niveles de capacidad previstos. El Grupo también contrata coberturas de tipos de cambio. El impacto del COVID-19 ha provocado una importante disminución en las necesidades de compra de combustible, debido a la considerable reducción de la programación de vuelos. A consecuencia de ello, el Grupo cuenta con contratos de derivados para los que no se produjo la correspondiente compra de combustible, lo que provocó la suspensión de la contabilidad de coberturas de estos derivados de combustible, junto con los derivados de tipos de cambio asociados. En total, se registra una pérdida neta sobre estos contratos de derivados, ya que, si bien el precio del combustible en el mercado de materias primas ha subido durante los últimos meses, el precio medio del combustible durante el periodo cubierto por estos contratos fue considerablemente inferior a los niveles anteriores al COVID-19, cuando se contrataron dichos derivados. El crédito excepcional durante el semestre se debe principalmente a la reducción de las pérdidas en estos contratos debido a la subida de los precios del combustible en 2021, ajustado por la evaluación más reciente de la capacidad para 2021 y los movimientos de los tipos de cambio.

En mayo de 2021, el Consejo aprobó una política revisada de coberturas de combustible diseñada para disponer de flexibilidad para 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, lo que incluye hacer un mayor uso de *call options*. La política revisada se desarrollará 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.

El Grupo sigue tomando medidas para proteger la tesorería y reforzar la liquidez. Durante el semestre, el Grupo realizó disposiciones de las líneas de crédito formalizadas en 2020, principalmente 2.000 millones de libras esterlinas para British Airways procedentes de *UK Export Finance* y 75 millones de euros para Aer Lingus procedentes del *Ireland Strategic Investment Fund*. En marzo, IAG completó una emisión de bonos sénior no garantizados en dos tramos con la que recaudó 1.200 millones de euros, de los cuales 500 millones de euros vencen en 2025 y 700 millones de euros vencen en 2029. En mayo, IAG recaudó 825 millones de euros a través de una emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028. Durante el semestre, el Grupo también 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. 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 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. A finales de junio no se había realizado ninguna disposición de esta línea de financiación. Al tiempo que se formalizaba esta línea de crédito renovable, British Airways cancelaba su línea de crédito 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. Alrededor de 400 millones de euros de líneas de crédito para la financiación de aeronaves vencieron a finales de marzo sin haberse realizado disposiciones. Con posterioridad al final de junio, se formalizó una financiación de 785 millones de dólares estadounidenses para British Airways a través de una estructura de *Enhanced Equipment Trust Certificate* (EETC) vinculada a la sostenibilidad de la que se podrá disponer con cargo a las entregas futuras de aeronaves. La liquidez total al cierre del semestre seguía siendo elevada con 10.200 millones de euros, y estaba formada por efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados por un total de 7.700 millones de euros y líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales y aeronaves por importe de 2.500 millones de euros. Teniendo en cuenta la financiación EETC vinculada a la sostenibilidad de British Airways formalizada en julio, la liquidez proforma aumenta hasta 10.800 millones de euros.

El Grupo calcula que se necesitará al menos hasta 2023 para que la demanda de pasajeros recupere los niveles de 2019. A consecuencia de ello, el Grupo está trabajando activamente en la reestructuración de su base de costes para ajustarla a unos niveles de demanda considerablemente más bajos, lo que incluye acciones para reducir los costes fijos y aumentar la parte variable de la estructura de costes.

Bases de presentación

Basándose en el modelado exhaustivo realizado por el Grupo debido a la pandemia de COVID-19, incluyendo la consideración de escenarios pesimistas posibles pero graves, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento y comprendido hasta el 31 de diciembre de 2022 y, por tanto, los Consejeros han aplicado el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021.

ANÁLISIS FINANCIERO

Sin embargo, existe una serie de factores relacionados con el COVID-19 que escapan al control del Grupo, relacionados con la situación y el impacto de la pandemia en todo el mundo. Estos incluyen la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la disponibilidad de vacunas en todo el mundo, así como la velocidad a la que se administran; la eficacia de dichas vacunas; 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, el Consejo no puede asegurar que no pueda haber escenarios pesimistas más graves de los que han considerado 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 aeronaves que compense la inversión en inmovilizado. En el supuesto de que se materializara dicho escenario, el Grupo tendría que poner en marcha nuevas medidas de mitigación y probablemente necesitaría obtener financiación adicional por encima de la que tiene garantizada contractualmente a 29 de julio de 2021.

El Grupo ha tenido éxito captando liquidez en el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, habiendo financiado todas las entregas de aeronaves en el periodo, formalizando préstamos adicionales no vinculados a aeronaves por importe de 4.400 millones de euros y cerrando una nueva línea de crédito renovable por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses, disponible durante tres años. El 20 de julio de 2021, el Grupo mejoró aún más su liquidez al acordar una línea de financiación específica para aeronaves por valor de 785 millones de dólares estadounidenses a través de una estructura de financiación de EETC vinculados a la sostenibilidad. 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 ha considerado que ocurrirían y por tanto esto representa una incertidumbre material que puede poner en tela de juicio la habilidad del Grupo para continuar bajo el principio de empresa en funcionamiento. Para ampliar la información, puede consultar la nota 1 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Principales riesgos e incertidumbres

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 78 a 88 del Informe y cuentas anuales 2020, siguen estando vigentes. El riesgo derivado de una pandemia ha sido considerado por el Grupo en el apartado "Acontecimientos causantes de perturbaciones importantes en la red", aunque las consecuencias de la pandemia por COVID-19 siguen afectando negativamente al entorno de riesgos y a varios de los otros riesgos principales del Grupo. La prolongada duración de la pandemia, a causa de las posteriores olas de variantes y las correspondientes respuestas de los gobiernos, obligan al Grupo a evaluar cuidadosamente cómo han evolucionado sus riesgos principales y cómo la gravedad o probabilidad de ocurrencia de determinados riesgos ha aumentado a raíz de la pandemia y sus consecuencias, además de identificar riesgos emergentes relacionados con los cambios en el entorno competitivo y los riesgos de mercado. Cuando ha sido necesario tomar más medidas, el Consejo ha evaluado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha sido necesario, o posible, el Grupo ha analizado, implementado o confirmado planes que abordaban dichos riesgos.

El Consejo sigue reuniéndose frecuentemente para evaluar la situación y revisar las novedades incluidos los resultados de los modelos de escenarios potenciales.

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2020, los principales riesgos en los que sigue influyendo la pandemia de COVID-19 se ponen de relieve a continuación. Las respuestas implementadas por la dirección que mitigan o reducen de forma efectiva el riesgo están recogidas en el plan de negocio y los escenarios más recientes del Grupo. No se han identificado nuevos riesgos principales durante las reuniones de evaluación de la gestión de riesgos en todo el negocio en el semestre finalizado el 30 de junio de 2021.

- **Aeropuertos, infraestructuras y terceros fundamentales.** Las restricciones en los *hubs* y aeropuertos han obligado a realizar ajustes en la capacidad, incluidos ajustes de flota y nuevos procedimientos operativos para reactivar los vuelos. El Grupo ha trabajado activamente con los proveedores de todas las categorías para garantizar que se mantienen las operaciones y se comprende la repercusión sobre sus negocios, implantando medidas de mitigación donde ha sido necesario. Los cuellos de botella operativos, como el personal encargado de los trámites de inmigración en los aeropuertos, siguen estando fuera del control del Grupo, aunque la dirección continúa estando en contacto con los proveedores pertinentes para identificar posibles soluciones.
- **Competencia, consolidación y regulación gubernamental.** La magnitud de los estímulos de los gobiernos y las ayudas públicas específicas para la aviación y el impacto potencial sobre el panorama de la competencia se evalúan continuamente.
- **Seguridad de los datos y ciberseguridad.** El Grupo ha mantenido la inversión prevista en ciberseguridad. La amenaza de ataques de ransomware contra infraestructuras y servicios críticos ha aumentado a lo largo de 2021 y el Grupo sigue centrando sus esfuerzos en mitigar aún más este riesgo.
- **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. 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, sus propuestas para el cliente y sus infraestructuras y redes informáticas principales cuando resulta necesario. Algunas de estas iniciativas se han retrasado o se han visto afectadas por las acciones que el Grupo está llevando a cabo para responder ante la naturaleza persistente de la pandemia por COVID-19.

ANÁLISIS FINANCIERO

- *Personal, cultura y relaciones laborales.* El Grupo presta atención al bienestar del personal y al ánimo y motivación de sus empleados, que se han visto afectados por las restricciones y confinamientos continuados. Se han establecido planes de apoyo al bienestar del personal del Grupo e iniciativas para fomentar la confianza y el compromiso en todas las empresas del Grupo. 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. Se han realizado consultas a los empleados cuando ha sido necesario en relación con la reestructuración que el efecto continuado de la pandemia ha obligado a poner en marcha.
- *Entorno político y económico.* Los gobiernos nacionales siguen imponiendo restricciones a los viajes y cuarentenas complejas y de diversa índole que seguirán afectando a las operaciones del Grupo y reduciendo la demanda ya que los clientes optan por no viajar a la vista de la incertidumbre en torno a la aplicación de las restricciones. Se hace un seguimiento activo de estos cambios en las restricciones y los planes de capacidad a corto plazo se actualizan dinámicamente en función de los informes de situación más recientes. Se prevé que el impacto económico de la pandemia, sobre todo a tenor de la incertidumbre derivada de las variantes del virus y la eficacia de las vacunas, sea importante y más duradero y el Grupo seguirá ajustando en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos en caso necesario.
- *Financiación mediante deuda y riesgo financiero.* Los mercados financieros han dado muestras de volatilidad desde la propagación de la pandemia, 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. El Grupo ha instaurado unas nuevas directrices sobre coberturas de combustible para aumentar la flexibilidad.

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

Entorno operativo y de mercado

Los precios medios del combustible en el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 se situaron aproximadamente un 24% por encima del mismo periodo de 2020, con cotizaciones al alza desde comienzos de 2021, lo que contrasta con la importante caída que sufrieron en marzo de 2020 cuando empezó a propagarse el COVID-19. El dólar estadounidense se debilitó aproximadamente un 10% frente al euro y la libra esterlina con respecto a 2020.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways y IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, el impacto neto de la conversión en el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales fue favorable en 6 millones de euros.

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones en divisa. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales fue favorable en 186 millones de euros en el periodo, ya que redujo los ingresos en 66 millones de euros y los costes en 252 millones de euros.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones en el resultado de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales fue favorable en 192 millones de euros.

Capacidad

Durante los seis primeros meses de 2021, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, cayó un 52,5% frente a 2020 y un 79,2% frente a 2019, registrándose descensos en todas las regiones a causa de la pandemia de COVID-19. La capacidad sigue viéndose afectada considerablemente por las restricciones a los viajes decretadas por los gobiernos nacionales en respuesta a la pandemia de COVID-19 y las nuevas variantes del virus.

Durante el primer trimestre, la capacidad de British Airways se vio afectada negativamente por el confinamiento impuesto en todo el Reino Unido a principios de enero y la prohibición de los viajes internacionales. Se operaron rutas de largo radio fundamentalmente para el transporte de carga, con varios vuelos diarios a ciudades estadounidenses. Las operaciones de corto radio se vieron gravemente limitadas por las restricciones, pero se ofrecieron servicios regulares para conectar las principales ciudades que registraron una demanda sostenida de viajes de negocios. Las operaciones de largo radio de Iberia se centraron en las rutas a Latinoamérica y el Caribe (LACAR) y se beneficiaron de los viajes para visitar a amigos y familiares durante el periodo de Navidad y Año Nuevo y en las fechas previas a la Semana Santa, aunque las restricciones introducidas en la UE en respuesta a la identificación de la variante brasileña del COVID-19 afectaron negativamente a los volúmenes de pasajeros. Las operaciones de Vueling se centraron en los mercados domésticos y en conectar la península ibérica con las islas Canarias y Baleares. La capacidad de Aer Lingus continuó estando determinada por las necesidades de carga, con vuelos operando regularmente a Nueva York, JFK, Chicago y Boston con coeficientes de ocupación de pasajeros muy bajos. Las operaciones de largo radio de LEVEL desde Barcelona estuvieron muy limitadas y sólo se ofrecieron vuelos regulares a Buenos Aires en el primer trimestre.

ANÁLISIS FINANCIERO

Durante el segundo trimestre, la capacidad de British Airways se vio afectada negativamente por las restricciones a los viajes impuestas por el gobierno británico y la reintroducción del sistema de semáforo para los viajes. El carácter restringido de la lista "verde" limitó duramente la recuperación de la capacidad prevista en relación con el levantamiento de las restricciones a los desplazamientos. Las restricciones introducidas por otros gobiernos en cuanto a viajes desde el Reino Unido en respuesta a la variante delta del COVID-19 también contribuyeron a la baja capacidad. Las operaciones de largo radio de Iberia siguen centrándose en la región LACAR, donde las rutas a Colombia y Ecuador están beneficiándose del tráfico de visitas a amigos y familiares. Las rutas de corto radio se beneficiaron de unos mayores niveles de tráfico de conexión durante el trimestre. Las operaciones de Vueling durante el trimestre se beneficiaron del levantamiento del estado de alarma por parte del gobierno español el 9 de mayo de 2021 y de las restricciones a los viajes que este conllevaba. Las rutas domésticas entre la península ibérica y las islas Canarias y Baleares evolucionaron favorablemente. La capacidad de Aer Lingus siguió estando gravemente limitada por las severas restricciones instauradas por el gobierno irlandés con coeficientes de ocupación de pasajeros de un 20% de promedio. Las operaciones siguen estando determinadas por las necesidades de carga y se operaron vuelos regularmente a Nueva York, Chicago y Boston. LEVEL mantuvo sus operaciones regulares a Buenos Aires y a finales del trimestre retomó los vuelos a San Francisco.

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

Ingresos

Los ingresos de pasaje del semestre finalizado el 30 de junio de 2021 cayeron un 72,3% con respecto al año anterior; en 2020, el impacto del COVID-19 se limitó principalmente al periodo comprendido de marzo en adelante. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) del semestre decrecieron un 42,7% a tipos de cambio constantes debido principalmente al descenso de los coeficientes de ocupación de pasajeros, junto con unos menores yields de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) a consecuencia del COVID-19.

Los ingresos de carga del semestre se incrementaron un 25,0% con respecto a 2020 mientras que a tipos de cambio constantes este aumento fue del 30,6%. La sólida evolución de los ingresos de carga se debió a los vuelos impulsados por carga adicionales; durante el semestre se operaron 2.677 vuelos únicamente de carga. Los ingresos de carga del semestre ascendieron a 769 millones de euros, cifra que supone un récord en el periodo y mejora los 615 millones de euros del año pasado, y la carga total, expresada en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 5,8%. Los *yields* fueron considerablemente más altos que en el mismo periodo del año pasado debido al persistente desequilibrio entre oferta y demanda en el mercado. Durante la pandemia, los ingresos de carga han tenido que cubrir íntegramente el coste de operación de un vuelo únicamente de carga, sin ingresos de pasaje y en aviones configurados para pasajeros.

La partida de otros ingresos descendió un 46,1%, un 39,3% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al impacto del COVID-19 en los negocios no aéreos del Grupo.

Gastos

Los gastos de personal del semestre descendieron 617 millones de euros comparado con 2020, debido principalmente a los programas de reestructuración llevados a cabo en 2020, junto con los expedientes temporales de regulación de empleo y otros programas de reducción temporal de los costes, que representan alrededor de un tercio de esta reducción.

Los gastos de combustible, incluyendo un crédito excepcional por exceso de coberturas de 140 millones de euros, disminuyeron un 80,8%. Excluyendo el crédito excepcional por exceso de coberturas en el semestre y el cargo por exceso de coberturas en el mismo periodo de 2020, los gastos de combustible disminuyeron un 51,5%, en respuesta a la reducción de la capacidad operada.

Los gastos asociados a proveedores descendieron un 47,0% por los ahorros vinculados a los volúmenes a consecuencia de la caída de la capacidad operada, junto con una reducción en el gasto no esencial y los ahorros negociados a raíz del COVID-19.

La partida de Depreciación, amortización y deterioro disminuyó un 17,4% con respecto al año anterior, debido a la reducción de la flota del Grupo provocada por el COVID-19; en este sentido, la flota en servicio, que incluye los aviones inmovilizados temporalmente debido a la pandemia, se redujo de 548 aviones en junio de 2020 hasta 529 aviones en junio de 2021.

Los gastos totales excluido el combustible disminuyeron un 44,5% frente al ejercicio anterior y un 41,7% a tipos de cambio constantes. Excluyendo el impacto de los cargos excepcionales de 2020, relacionados principalmente con deterioros de flota y activos vinculados, los gastos excluido el combustible descendieron un 36,7% y un 33,6% a tipos de cambio constantes.

Pérdida de las operaciones

La pérdida de las operaciones del Grupo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 fue de 2.035 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida de las operaciones de 4.052 millones de euros). La pérdida de las operaciones excluyendo créditos excepcionales en 2021 y cargos excepcionales en 2020, que se exponen en la nota dedicada a las Medidas alternativas de rendimiento, fue de 2.180 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, frente a una pérdida de las operaciones reexpresada de 1.915 millones de euros en 2020. En 2020, el impacto del COVID-19 se sintió principalmente a partir de marzo; por el contrario, el conjunto del primer semestre de 2021 se vio lastreado considerablemente por el COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes.

ANÁLISIS FINANCIERO

Gastos no operativos netos, impuestos y pérdida después de impuestos

El crédito fiscal del periodo fue de 288 millones de euros (2020 reexpresado: 402 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo para el Grupo del 12% (2020: 10%). La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, Reino Unido, España e Irlanda, con tipos impositivos durante el periodo 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 12% y el tipo impositivo efectivo previsto del 20% se debió fundamentalmente al no reconocimiento de las pérdidas del periodo actual en Iberia, Level Francia y Vueling en los activos por impuestos diferidos 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 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 en el Reino Unido, lo que ha dado lugar a la reevaluación de los saldos de impuestos diferidos a 30 de junio de 2021 y, por consiguiente, incrementará el cargo fiscal corriente futuro del Grupo.

La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del periodo fue de 2.048 millones de euros (2020 reexpresado: pérdida después de impuestos de 3.813 millones de euros), debido al impacto del COVID-19 en el resultado de las operaciones del Grupo.

Efectivo y apalancamiento

La posición de tesorería del Grupo a 30 de junio de 2021 era de 7.664 millones de euros, lo que supone 1.747 millones de euros más que a 31 de diciembre de 2020, gracias a las medidas adicionales de refuerzo de la liquidez tomadas durante el semestre. Al cierre del periodo, la deuda neta ascendía a 12.107 millones de euros, frente a los 9.762 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

Otros hechos recientes

El 29 de junio, la Comisión Europea anunció la puesta en marcha de una investigación exhaustiva para evaluar la propuesta de adquisición de Air Europa por parte de Iberia, a la luz del Reglamento de fusiones de la UE. IAG considera que la operación propuesta es favorable a la competencia y beneficiará a los clientes y a los empleados, así como a la economía y las conexiones de transporte de España. Reforzará la competitividad del *hub* de Madrid a escala mundial y le permitirá competir con otros grandes *hubs* europeos.

El 20 de julio, British Airways formalizó la primera financiación EETC vinculada a la sostenibilidad del sector de las aerolíneas, con la que consiguió fondos para siete entregas futuras de aeronaves durante los meses restantes de 2021, por un importe total disponible de 785 millones de dólares estadounidenses.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados del periodo
1 de enero de 2021 - 30 de junio de 2021

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	Total 2021	Total 2020 ^{1,2}
Ingresos de pasaje	1.141	4.113
Ingresos de carga	769	615
Otros ingresos	302	560
Total ingresos	2.212	5.288
Gastos de personal	1.288	1.905
Gastos de combustible y derechos de emisión	497	2.582
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	367	853
Tasas de aterrizaje y de navegación	287	539
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	419	843
Propiedad, TI y otros gastos	353	428
Gastos comerciales	159	268
Depreciación, amortización y deterioro	920	1.845
Diferencias de tipo de cambio	(43)	77
Gastos totales de las operaciones	4.247	9.340
Pérdida de las operaciones	(2.035)	(4.052)
Gastos financieros	(363)	(342)
Ingresos financieros	4	23
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1	9
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(13)	97
Otros créditos no operativos	70	50
Gastos no operativos netos	(301)	(163)
Pérdida antes de impuestos	(2.336)	(4.215)
Impuestos	288	402
Pérdida después de impuestos del periodo	(2.048)	(3.813)
Atribuible a:		
Accionistas de la matriz	(2.048)	(3.813)
Socios externos	-	-
	(2.048)	(3.813)
Pérdida básica por acción (céntimos de €)³	(41,2)	(124,7)
Pérdida diluida por acción (céntimos de €)³	(41,2)	(124,7)

¹En el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, el Grupo ha presentado la Cuenta de resultados usando un esquema de una sola columna, mientras que con anterioridad al cuarto trimestre de 2020, el Grupo la presentaba usando un esquema de tres columnas. También se ha cambiado la presentación de las cifras comparativas de 2020. Se ofrece más información en la sección dedicada a las bases de presentación, en la nota 2.

²Los 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 1 de este informe se ofrece más información.

³La información relativa a la pérdida por acción de 2020 ha sido reexpresada para reflejar el impacto de la emisión de títulos completada en octubre de 2020. Para más información véase la nota 7.

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	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	571	(2.500)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	18	1.265
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable	34	-
Costes de coberturas reclasificados y registrados en el beneficio neto	14	(8)
Diferencias de cambio	(8)	(162)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(5)	-
Movimientos en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	-	(10)
Movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	11	172
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable	1	20
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	729	(1.036)
Otro resultado global total reconocido del periodo, neto de impuestos	1.365	(2.259)
Pérdida después de impuestos del periodo	(2.048)	(3.813)
Resultado total reconocido del periodo	(683)	(6.072)
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	(683)	(6.072)
Socios externos	-	-
	(683)	(6.072)

¹Los 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 1 de este informe 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	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020 ¹	31 de diciembre de 2019 ¹
Activo no corriente			
Inmovilizado material	17.700	17.531	19.168
Inmovilizado inmaterial	3.212	3.208	3.442
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	37	29	31
Otras inversiones en patrimonio	29	29	82
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.160	334	531
Instrumentos financieros derivados	97	42	268
Activos por impuesto diferido	1.015	1.075	546
Otros activos no corrientes	273	228	273
	23.523	22.476	24.341
Activo corriente			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	37	-	-
Existencias	309	351	565
Deudores comerciales	731	557	2.255
Otros activos corrientes	792	792	1.314
Activo por impuesto corriente	16	101	186
Instrumentos financieros derivados	390	122	324
Otros depósitos remunerados a corto plazo	53	143	2.621
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.611	5.774	4.062
	9.939	7.840	11.327
Total activo	33.462	30.316	35.668
Fondos propios			
Capital suscrito	497	497	996
Prima de emisión	7.770	7.770	5.327
Acciones propias	(26)	(40)	(60)
Otras reservas	(7.333)	(6.623)	851
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	908	1.604	7.114
Socios externos	6	6	6
Total patrimonio neto	914	1.610	7.120
Pasivo no corriente			
Deudas financieras	17.726	13.464	12.411
Obligaciones de retribuciones a empleados	321	477	326
Pasivo por impuesto diferido	17	40	290
Provisiones	2.242	2.286	2.416
Ingresos diferidos por venta de billetes	377	473	-
Instrumentos financieros derivados	139	310	286
Otros pasivos a largo plazo	135	140	71
	20.957	17.190	15.800
Pasivo corriente			
Deudas financieras	2.045	2.215	1.843
Acreedores y otras cuentas por pagar	2.865	2.810	4.344
Ingresos diferidos por venta de billetes	5.659	4.657	5.486
Instrumentos financieros derivados	293	1.160	252
Pasivo por impuesto corriente	29	48	192
Provisiones	700	626	631
	11.591	11.516	12.748
Total pasivo	32.548	28.706	28.548
Total patrimonio neto y pasivo	33.462	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 1 de este informe se ofrece más información.

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2021	2020 ^{1,2}
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación		
Pérdida de las operaciones	(2.035)	(4.052)
Depreciación, amortización y deterioro	920	1.845
Variación del capital circulante	520	422
<i>(Aumento)/disminución en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>	(254)	1.590
<i>Aumento/(disminución) en acreedores y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos por venta de billetes</i>	774	(1.168)
Pagos relacionados con reestructuración	(77)	(87)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(32)	(182)
Costes de servicio de planes de pensiones	1	18
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo	147	266
Liquidación de derivados para los que se ha suspendido la contabilidad de coberturas	(342)	621
Intereses pagados	(298)	(263)
Intereses percibidos	4	11
Impuestos percibidos/(pagados)	62	(6)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	(1.130)	(1.407)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(300)	(1.340)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	188	400
Disminución de otros depósitos remunerados a corto plazo	90	1.215
Otros movimientos de inversión	(10)	(1)
Flujos de efectivo neto de las actividades de inversión	(32)	274
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación		
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	4.455	2.709
Amortización de préstamos	(517)	(77)
Amortización de arrendamientos	(685)	(778)
Adquisición de acciones propias	(24)	-
Dividendo pagado	-	(52)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(382)	111
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	2.847	1.913
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.685	780
Diferencias netas por cambio de divisa	152	(146)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	5.774	4.062
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	7.611	4.696
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	53	1.320
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	7.664	6.016

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 1 de este informe se ofrece más información.

² Los resultados de 2020 incluyen una reclasificación para ajustarlos a la presentación del periodo actual en relación a la liquidación de instrumentos financieros derivados. Véase la nota 1 de este informe para más información.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio
A 1 de enero de 2021 ¹	497	7.770	(40)	(6.917)	1.310	6	1.316
Cambios en las políticas contables ¹	-	-	-	294	294	-	294
A 1 de enero de 2021, reexpresado	497	7.770	(40)	(6.623)	1.604	6	1.610
Pérdidas totales reconocidas del periodo (netas de impuestos)	-	-	-	(683)	(683)	-	(683)
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	9	9	-	9
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	5	5	-	5
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	38	(41)	(3)	-	(3)
Adquisición de acciones propias	-	-	(24)	-	(24)	-	(24)
A 30 de junio de 2021	497	7.770	(26)	(7.333)	908	6	914

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

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio
A 1 de enero de 2020, publicado ¹	996	5.327	(60)	560	6.823	6	6.829
Cambios en las políticas contables ¹	-	-	-	291	291	-	291
A 1 de enero de 2020, reexpresado	996	5.327	(60)	851	7.114	6	7.120
Pérdidas totales reconocidas del periodo (netas de impuestos) ¹	-	-	-	(6.072)	(6.072)	-	(6.072)
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(30)	(30)	-	(30)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	(4)	(4)	-	(4)
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	15	(18)	(3)	-	(3)
A 30 de junio de 2020¹	996	5.327	(45)	(5.273)	1.005	6	1.011

¹Los 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 1 de este informe se ofrece más información.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE LA PRESENTACIÓN

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

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

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo fueron formulados conforme a la NIC 34 (adoptada por la Unión Europea) y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 29 de julio de 2021. Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados.

Para la elaboración de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, excepto aquellos detallados más abajo y en la nota 2. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 se han presentado ante el Registro Mercantil de Madrid y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF adoptadas por la Unión Europea) y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera del *International Accounting Standards Board* (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad, IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros no estaba calificado.

Presentación de resultados

Para mantener la coherencia con la presentación de los resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, el Grupo ha vuelto a presentar sus resultados en la Cuenta de resultados y ha pasado de usar un esquema de tres columnas a usar un esquema de una sola columna. Las cifras comparativas también se han vuelto a presentar.

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 denominados en monedas distintas de la moneda de presentación del Grupo. Por lo tanto, el Grupo ha reclasificado el periodo comparativo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 para reconocer 111 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 el epígrafe Variación del capital circulante dentro de los flujos de efectivo de las actividades de explotación.

Cambio en las políticas contables

Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 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 intermedios resumidos consolidados.

Anteriormente, se añadía una estimación descontada de los costes administrativos futuros dentro de las obligaciones por prestaciones definidas 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 Cargo financiero correspondiente a pensiones en la Cuenta de resultados del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020.

Se ofrece más información sobre el cambio de política contable en la nota 21.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE LA PRESENTACIÓN continuación

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 30 de junio de 2021, el Grupo contaba con una liquidez total de 10.200 millones de euros (31 de diciembre de 2020: liquidez total de 8.000 millones de euros), formada por efectivo y depósitos remunerados por un total de 7.700 millones de euros, 1.700 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales y otros 800 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para aeronaves.

El incremento de la liquidez durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 cabe atribuirlo, entre otras medidas, a la línea de crédito por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) concedida por *UK Export Finance*, la emisión de bonos de cupón fijo por valor de 1.200 millones de euros, la emisión de un bono convertible por valor de 800 millones de euros y la línea de crédito renovable a tres años suscrita con varias entidades por importe de 1.500 millones de euros (1.800 millones de dólares estadounidenses). Estas medidas contribuyeron a captar una liquidez adicional de 5.900 millones de euros. El 20 de julio de 2021, el Grupo reforzó aún más su liquidez al formalizar un crédito de 659 millones de euros (785 millones de dólares estadounidenses) específico para aeronaves en el marco de una estructura de financiación *Enhanced Equipment Trust Certificate* (EETC). De las líneas de crédito en vigor a 30 de junio de 2021, 500 millones de euros vencen antes del 31 de diciembre de 2022. Las líneas de crédito del Grupo incorporan unas cláusulas financieras limitadas, aunque sí existen varias cláusulas no financieras para proteger la posición de los bancos participantes, tales como restricciones a las transferencias de efectivo al Grupo IAG o 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 todas las aeronaves entregadas en el semestre finalizado el 30 de junio de 2021.

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo comprendido hasta el 31 de diciembre de 2022 (el “periodo cubierto por el análisis 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 2020, fue actualizado posteriormente con los últimos datos internos y externos disponibles a julio de 2021. 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 el Grupo en el periodo cubierto por el análisis 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 ha supuesto que se pondrán en marcha corredores entre países a partir del tercer trimestre de 2021, primero en Europa y después en Norteamérica, a los que seguirán otras regiones en el primer semestre de 2022;
- Una recuperación de la capacidad modelada por región geográfica (y, en algunas regiones, por destinos clave), con una capacidad que se incrementa gradualmente desde la reducción del 55% en el tercer trimestre de 2021 (comparado con el mismo periodo de 2019) hasta el 9% en el cuarto trimestre de 2022 (de nuevo, comparado con el cuarto trimestre de 2019), siendo la media del periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento un descenso del 24%;
- Aunque se prevé que seguirán recuperándose, se ha supuesto que los ingresos unitarios de pasaje por AKO se mantengan por debajo de las cifras de 2019 a finales del periodo cubierto por el análisis 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 empresa, y un mayor peso de la clase turista frente a la clase preferente comparado 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 empresa;
- El Grupo ha supuesto que las líneas concedidas y no dispuestas para fines generales de 1.700 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 dispone de 1.600 millones de euros al final del periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que, de las líneas concedidas y no dispuestas específicamente para aeronaves por un total de 800 millones de euros (excluyendo la estructura de financiación EETC), se podría disponer de 600 millones de euros en caso necesario durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento, pero no se prevé hacer esta disposición;
- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 9, 3.100 millones de euros deberán abonarse durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y el Grupo ha previsto conseguir el 80% (1.900 millones de euros) de la financiación para aeronaves necesaria que todavía 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, incluido el periodo comprendido desde el inicio de la pandemia de COVID-19 hasta la fecha;
- El Grupo ha supuesto que el bono convertible por valor de 500 millones de euros con vencimiento en noviembre de 2022 se refinanciará; y
- El Grupo ha supuesto que la adquisición de Air Europa se completará en el segundo semestre de 2021 y ha incorporado a la Hipótesis de Referencia sus mejores estimaciones sobre los flujos de caja operativos asociados. Las hipótesis sobre capacidad mencionadas anteriormente no incluyen la capacidad adicional que aportaría Air Europa.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE LA PRESENTACIÓN continuación

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 contempla una vacunación más lenta a escala regional, manteniéndose las restricciones a los viajes y retrasándose la recuperación gradual de la capacidad frente a 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 de ello es que los niveles de capacidad contemplados en la Hipótesis de Referencia para el cuarto trimestre de 2021 no se consiguen con la Hipótesis Pesimista hasta el cuarto trimestre de 2022. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento la capacidad sería un 45% más baja que en 2019. La Hipótesis Pesimista presupone que la línea de crédito renovable mencionada anteriormente se utiliza íntegramente durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. 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 invierno de 2021/2022. 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 sean menos eficaces. Con posterioridad a este confinamiento, se ha supuesto que la capacidad se recuperará paulatinamente hasta finales del segundo trimestre de 2022, momento en el cual la capacidad estaría en consonancia con la Hipótesis Pesimista. En este escenario adicional, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad sería un 60% 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 el limitado número de cláusulas financieras del Grupo. El Grupo ha modelado el impacto de nuevos deterioros de la capacidad operada y el *yield*, incluidas las medidas de mitigación para reducir los gastos operativos y la inversión en inmovilizado. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aeronaves y, además, maneja otras acciones de mitigación potenciales, incluidas las enajenaciones de activos, que aplicaría en el caso de que la evolución de la liquidez fuera adversa. Además, para reforzar la posición de liquidez del Grupo, los Consejeros están estudiando activamente diversas opciones de financiación, como la formalización de nuevas líneas de crédito a largo plazo, pero estas no han sido incluidas en la Hipótesis de Referencia, la Hipótesis Pesimista o la Hipótesis Pesimista con Confinamiento.

Una vez analizadas la Hipótesis de Referencia, la Hipótesis Pesimista, la Hipótesis Pesimista con Confinamiento y las sensibilidades adicionales, los consejeros de la Sociedad 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 y, por tanto, siguen elaborando sus estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio 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 disponibilidad de vacunas en todo el mundo, así como la velocidad a la que se administran; la eficacia de dichas vacunas; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Por lo tanto, el Grupo no tiene la certeza de que no pueda haber un escenario pesimista más grave de los que se manejan, incluidas las sensibilidades que ha considerado en relación con 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 necesitará obtener financiación adicional suficiente. Como se indica arriba, se prevé que las fuentes de financiación adicionales engloben la obtención de nuevas líneas de financiación a largo plazo. Sin embargo, la capacidad del Grupo para conseguir esta financiación adicional en el supuesto de que se materialice un escenario pesimista más grave representa una incertidumbre material a 29 de julio de 2021 que podría poner en duda 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 resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 no incluyen los ajustes que se producirían si el Grupo fuera incapaz de mantenerse como empresa en funcionamiento.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

2. POLÍTICAS CONTABLES

Juicios críticos y estimaciones

A excepción de lo descrito a continuación, las políticas contables adoptadas en la presentación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados del semestre finalizado el 30 de junio de 2021 son consistentes con las aplicadas en la preparación de los estados financieros anuales consolidados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Para elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, la Dirección ejerció juicios y estimaciones que afectan a la aplicación de políticas y los importes registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos. Los juicios relevantes ejercidos por la Dirección en la aplicación de las políticas contables del Grupo y las principales fuentes de estimación de la incertidumbre están resumidos a continuación, así como la consideración del impacto del COVID-19 en la información financiera.

Novedades y cambios en las políticas contables

Bonos convertibles

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, el valor razonable del elemento de pasivo se calcula usando el tipo de interés de mercado vigente para la deuda no convertible de similares características y posteriormente se registra a coste amortizado usando el método del interés efectivo hasta que el pasivo se extinga por conversión o vencimiento de los bonos, y se reconoce en el epígrafe Deudas a largo plazo. La diferencia entre los fondos obtenidos de la emisión de los bonos convertibles y el valor razonable asignado al pasivo, que representa la opción implícita de conversión de la obligación en acciones del Grupo, se incluye en el componente de patrimonio neto 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, reconociendo el correspondiente aumento/disminución en la Cuenta de resultados, dentro de Gastos financieros. 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.

Gastos administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida de British Airways

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, el Grupo ha cambiado su política contable con respecto al tratamiento de los costes de administración asociados a los planes de prestación definida APS y NAPS. Véase la nota 1 para más información.

Nuevas normas, interpretaciones y modificaciones adoptadas por el Grupo

En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 se han aplicado por primera vez las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación, pero estas no han tenido un impacto sustancial en los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo:

- 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 a partir del 1 de enero de 2021 (inclusive).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

2. POLÍTICAS CONTABLES continuación

El IASB y el CINIIF han publicado las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones, con fecha de entrada en vigor posterior al final del periodo de estos estados financieros. Aunque todavía está evaluando el impacto de la adopción de estas normas, modificaciones e interpretaciones, la dirección cree que podrían afectar al Grupo en futuros periodos. 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 el 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).

Impacto del COVID-19 en la información financiera

Transacciones significativas y estimaciones, supuestos y juicios contables críticos 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 al reconocimiento y valoración de los activos y pasivos en los Estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Estimaciones, supuestos y juicios contables críticos - estimaciones de provisiones sobre 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 caja 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 caja figuran en la base de la presentación del criterio de empresa en funcionamiento.

Las provisiones de flujos de caja que en algunos casos son sustancialmente diferentes de los juicios aplicados en años anteriores, se utilizan de forma sistemática en las siguientes estimaciones, supuestos y juicios contables críticos:

a Suspensión de la contabilidad de cobertura

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 provisiones de flujos de caja 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 semestre finalizado el 30 de junio de 2021, el Grupo reconoció un crédito de 140 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: gasto de 1.269 millones de euros) a consecuencia del efecto combinado de la suspensión de la contabilidad de coberturas en el semestre finalizado el 30 de junio 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 30 de junio de 2021. Esto se recogió como un crédito de 146 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: gasto de 1.372 millones de euros) relacionado con derivados de combustible y un gasto de 6 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: crédito de 103 millones de euros) relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados. El crédito en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: cargo de 38 millones de euros) está relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de los derivados de combustible y los derivados de moneda extranjera asociados a las provisiones de ingresos y consumo de combustible.

La estrategia de gestión de riesgos del Grupo ha sido acumular paulatinamente estas coberturas durante un periodo de dos años (anteriormente periodo de tres años), cuando los niveles previstos de ingresos de pasaje y consumo de combustible eran superiores a las expectativas actuales. Por consiguiente, se ha suspendido la contabilidad de coberturas para dichas transacciones y se ha reconocido el crédito en la Cuenta de resultados. El crédito relacionado con los derivados de ingresos y los derivados de combustibles se ha reconocido en la Cuenta de resultados, en los epígrafes de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente.

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

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

2. POLÍTICAS CONTABLES continuación

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 caja 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.

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, el Grupo no ha reconocido ningún cargo por deterioro. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2020, el Grupo reconoció un cargo por deterioro por valor de 731 millones de euros, representado por un deterioro de activos de flota de 729 millones de euros y el deterioro de otros activos de 2 millones de euros. El deterioro de flota se refería a 55 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que han quedado inmovilizadas permanentemente y otras 6 aeronaves que se han depreciado hasta su valor recuperable a 30 de junio de 2020, lo que incluye 32 aeronaves Boeing 747, 15 aeronaves Airbus A340, 4 aeronaves Airbus A320, 4 aeronaves Airbus A330-200, 2 aeronaves Boeing 777-200 y 4 aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 635 millones de euros se registraron en el epígrafe de Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 94 millones de euros se registraron en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas.

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

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 caja descontados con medias ponderadas multiescenario derivado de las previsiones de flujos de caja 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, el Grupo no ha reconocido ningún cargo por deterioro (en el semestre finalizado el 30 de junio de 2020: cero euros). 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 11 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 caja 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.

A 30 de junio de 2021, el Grupo tenía 2.332 millones de euros de activos por impuesto diferido no reconocidos relacionados con pérdidas fiscales que el Grupo no espera razonablemente que se utilicen. A la hora de aplicar el juicio anterior, si el Grupo hubiera ampliado indefinidamente el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros, el importe de los activos por impuesto diferido no reconocidos se habría reducido en 1.938 millones de euros.

Estimaciones, supuestos y juicios contables críticos - 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 intermedios resumidos 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 los datos históricos la proporción de dichos bonos que no se utilizarían 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. En consecuencia, y de conformidad con el enfoque adoptado 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 puntos 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 puntos está basado en el valor de los premios por los que podrían canjearse los puntos y se reduce para tener en cuenta la proporción de premios acumulados que previsiblemente no van a ser canjeados por los clientes. El Grupo estima el número de puntos que previsiblemente no se canjearán usando modelos estadísticos y tendencias históricas. Debido a las importantes alteraciones sufridas por los patrones de canje de puntos a consecuencia del COVID-19, no existen todavía suficientes datos históricos recientes con los que estimar la proporción a largo plazo de los premios acumulados que previsiblemente no serán canjeados por los clientes. En consecuencia, y de conformidad con el enfoque adoptado a 31 de diciembre de 2020, el Grupo ha mantenido el porcentaje de esos premios 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:

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

2. POLÍTICAS CONTABLES continuación

f Préstamos y créditos

Con el fin de reforzar la liquidez debido al impacto del COVID-19, el Grupo formalizó una serie de líneas 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 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 30 de junio 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; y

El 18 de mayo de 2021, el Grupo emitió 825 millones de euros de bonos sénior convertibles no garantizados con vencimiento en 2028 y un interés fijo del 1,125%.

En abril de 2021, British Airways amortizó íntegramente la denominada *Coronavirus Corporate Finance Facility* por valor de 328 millones de euros (298 millones de libras esterlinas) contratada en abril de 2020.

Para más información véase la nota 13.

g Ayudas públicas

Debido a la importante reducción de las operaciones que se produjo como consecuencia del COVID-19, el Grupo ha recurrido a los diversos mecanismos de ayudas al empleo en las distintas jurisdicciones en las que desarrolla su actividad. En el periodo finalizado el 30 de junio de 2021, esto se ha traducido en la percepción de 200 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: 155 millones de euros) recibidos directamente de gobiernos (clasificados como subvenciones públicas) y en unos ahorros de 144 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: 127 millones de euros) (clasificados como ayudas públicas) en los casos en los que los empleados han recibido pagos directamente de sus respectivos gobiernos. Los importes recibidos en forma de ayudas públicas se han registrado en base neta en el epígrafe de Gastos de personal. En la nota 19 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 alcanzó un acuerdo posterior con el Administrador de NAPS para aplazar las aportaciones al pago del déficit hasta el 30 de septiembre de 2021. El aplazamiento de estas aportaciones ascenderá a 330 millones de euros. En la nota 15 se ofrece más información.

Impacto del cambio climático en la información financiera

Como se expone en detalle en el Informe y cuentas anuales 2020 de IAG, como resultado de la necesidad de toda la sociedad de abordar el cambio climático, el Grupo ha diseñado y aprobado su estrategia contra el cambio climático, denominada *Flightpath Net Zero*, por la que el Grupo se ha comprometido a conseguir cero emisiones netas en 2050.

El Grupo sigue desarrollando su evaluación del posible impacto del cambio climático y la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono. En los puntos donde la estrategia está suficientemente desarrollada, se han considerado los posibles impactos financieros en el marco del análisis de recuperabilidad de los activos del Grupo a 30 de junio de 2021, incluido, entre otros elementos, el valor contable de las unidades generadoras de efectivo del Grupo.

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 flujos de efectivo. El Grupo ha abordado esta incertidumbre estimativa mediante análisis de sensibilidad de sus supuestos a largo plazo relacionados con la recuperabilidad del valor contable de las unidades generadoras de efectivo del Grupo (nota 11).

3. ESTACIONALIDAD

Excepto por el impacto del COVID-19, el negocio del Grupo es muy estacional, con un fuerte aumento de la demanda en los meses de verano. Por consiguiente, los mayores ingresos y beneficios de las operaciones se esperan habitualmente en los últimos seis meses del ejercicio financiero, más que en los seis primeros.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

4. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

a Segmentos de negocio

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

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

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

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

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021

Millones de euros	2021					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras sociedades del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingreso de pasaje	424	470	193	33	21	1.141
Ingreso de carga	581	155	-	31	2	769
Otros ingresos	38	182	3	1	78	302
Ingreso externo	1.043	807	196	65	101	2.212
Ingreso entre segmentos	17	122	-	-	156	295
Ingresos por segmento	1.060	929	196	65	257	2.507
Cargo por depreciación y amortización	(514)	(177)	(124)	(68)	(37)	(920)
Pérdida de las operaciones	(1.325)	(330)	(195)	(192)	7	(2.035)
Partidas excepcionales	120	7	9	7	2	145
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(1.445)	(337)	(204)	(199)	5	(2.180)
Gastos no operativos netos						(301)
Pérdida antes de impuestos						(2.336)
Total activos	20.001	6.529	2.685	1.818	2.429	33.462
Total pasivos	(17.945)	(6.858)	(3.299)	(1.649)	(2.797)	(32.548)

¹ Incluye eliminaciones sobre activos totales de 15.745 millones de euros y pasivos totales de 5.645 millones de euros.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

4. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

a Segmentos de negocio continuación

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

2020¹

Millones de euros	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Other Group companies ²	Total
Ingresos						
Ingreso de pasaje	2.566	784	317	315	131	4.113
Ingreso de carga	448	107	-	60	-	615
Otros ingresos	156	335	4	-	65	560
Ingreso externo	3.170	1.226	321	375	196	5.288
Ingreso entre segmentos	53	147	(8)	2	211	405
Ingresos por segmento	3.223	1.373	313	377	407	5.693
Cargo por depreciación y amortización	(671)	(196)	(139)	(68)	(40)	(1.114)
Cargo por deterioro	(463)	(234)	-	(25)	(9)	(731)
Pérdida de las operaciones	(2.469)	(867)	(386)	(316)	(14)	(4.052)
Partidas excepcionales	(1.360)	(508)	(118)	(127)	(24)	(2.137)
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(1.109)	(359)	(268)	(189)	10	(1.915)
Gastos no operativos netos						(163)
Pérdida antes de impuestos						(4.215)
Total activos	19.200	8.178	3.658	2.026	(981)	32.081
Total pasivos	(16.243)	(7.748)	(3.692)	(1.592)	(1.795)	(31.070)

¹Los resultados de segmentos 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 1 de este informe se ofrece más información.

² Incluye eliminaciones sobre activos totales de 14.159 millones de euros y pasivos totales de 4.077 millones de euros.

b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	2021	30 de junio 2020
Reino Unido	480	1.739
España	657	1.024
EE. UU.	175	750
Resto del mundo	900	1.775
	2.212	5.288

Activos por área

A 30 de junio de 2021

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.691	1.289
España	4.634	1.327
EE. UU.	96	15
Resto del mundo	1.279	581
	17.700	3.212

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

4. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

b Desglose geográfico continuación

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

5. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS CRÉDITOS NO OPERATIVOS

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2021	2020 ¹
Gastos financieros		
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(57)	(9)
Pasivos por financiación de activos	(40)	(18)
Pasivos por arrendamientos	(195)	(236)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(5)	(6)
Otros préstamos	(20)	(48)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	1	7
Otros gastos financieros	(47)	(32)
Total gastos financieros	(363)	(342)
Ingresos financieros		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	-	15
Otros ingresos financieros	4	8
Total ingresos financieros	4	23
Crédito neto correspondiente a pensiones¹		
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1	9
Otros créditos no operativos		
Ganancias por venta de inmovilizado material e inversiones	41	4
(Pérdida)/beneficio reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	(1)	53
Beneficio/(pérdida) no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	30	(6)
Participación en pérdidas de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	(1)	(3)
Crédito neto correspondiente a otras inversiones en instrumentos de patrimonio	1	2
	70	50

¹El crédito financiero neto correspondiente a pensiones 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 la nota 1 de este informe se ofrece más información.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

6. IMPUESTOS

El crédito fiscal en la Cuenta de resultados fue el siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio ¹	
	2021	2020
Impuesto corriente	(22)	258
Impuesto diferido	310	144
Impuesto total	288	402

¹El impuesto corriente 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 la nota 1 de este informe se ofrece más información.

El tipo impositivo efectivo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 fue del 12% (2020: 10%). La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, España, Reino Unido e Irlanda, con tipos del impuesto de sociedades en 2021 y 2020 del 25%, el 19% y el 12,5%, respectivamente. Lo anterior se traduce en un tipo impositivo efectivo previsto del 20%.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 12% y el tipo impositivo efectivo previsto del 20% se debió fundamentalmente al incremento de 640 millones de euros en las diferencias temporales y las pérdidas deducibles no reconocidas. En la siguiente tabla se detallan las pérdidas y las diferencias temporales no reconocidas:

Millones de euros	A 30 de junio de 2021	A 31 de diciembre de 2020
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	1.884	848
Pérdidas operativas en OpenSkies SASU	394	450
Pérdidas operativas en el Reino Unido	54	39
	2.332	1.337
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Pérdidas de capital en Reino Unido	346	350
Diferencias temporarias deducibles en España	884	1.287
Pérdidas de capital en Irlanda	17	25
	1.247	1.662

Ninguna de las diferencias temporarias no reconocidas tiene fecha de caducidad. Para más información sobre la sensibilidad de la recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos, véase la nota 2.

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 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 promulgó la subida del tipo del impuesto de sociedades británico, lo que dio lugar a la reevaluación de los saldos de impuestos diferidos a 30 de junio de 2021 y, como consecuencia, incrementará el cargo fiscal corriente futuro del Grupo.

Situaciones fiscales inciertas

El Grupo tiene determinadas situaciones fiscales inciertas, en todos los impuestos, que a 30 de junio de 2021 ascendían a una exposición total máxima de 194 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 166 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichas situaciones fiscales inciertas. Por lo tanto, el Grupo no considera adecuado provisionar estos importes. Se ha incluido en las situaciones fiscales inciertas 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 94 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 30 de junio 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 la Audiencia Nacional lo resuelva antes 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.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

7. BENEFICIOS POR ACCIÓN Y CAPITAL

Millones	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2021	2020 ¹
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	4.967	3.057
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	4.967	3.057

Céntimos de euro	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2021	2020 ¹
Pérdida básica por acción	(41,2)	(124,7)
Pérdida diluida por acción	(41,2)	(124,7)

¹La información relativa a la pérdida por acción para el periodo comparativo presentado se ha reexpresado ajustando el número medio ponderado de acciones para reflejar el impacto de la emisión de títulos completada en octubre de 2020. El elemento de descuento incorporado a la emisión de títulos se ha contabilizado como una emisión gratuita de 1.071.565 mil acciones en 2020. La información relativa a los beneficios por acción también se ha reexpresado para el periodo comparativo presentado por los efectos de la reexpresión en base a las Retribuciones a empleados detallada en la nota 1.

El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022, de los bonos convertibles de IAG por valor 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 los periodos de seis meses finalizados el 30 de junio de 2021 y 2020 debido a la pérdida después de impuestos publicada de cada periodo y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo del beneficio diluido por acción.

El número de acciones emitidas a 30 de junio de 2021 asciende a 4.971.476.000 (31 de diciembre de 2020: 4.971.476.000) acciones ordinarias con un valor nominal de 0,10 euros por acción.

8. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración no propone ningún dividendo durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 (30 de junio de 2020: cero).

La capacidad futura de reparto de dividendos del Grupo depende de las necesidades de liquidez y las reservas distribuibles de las principales compañías operadoras del Grupo y su capacidad para abonar dividendos a la Sociedad, junto con las reservas distribuibles y la liquidez de la Sociedad.

Determinadas obligaciones de deuda imponen restricciones o condiciones al pago de dividendos por parte de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad, como un préstamo concedido a British Airways 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. 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.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

9. INMOVILIZADO MATERIAL, ACTIVO POR DERECHO DE USO E INMOVILIZADO INMATERIAL

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2021	7.656	9.875	17.531	3.208
Altas	213	192	405	64
Modificaciones	-	119	119	-
Bajas	(161)	-	(161)	(49)
Reclasificaciones ¹	126	(163)	(37)	-
Cargo por depreciación y amortización	(316)	(518)	(834)	(86)
Movimientos por cambio de divisas	323	354	677	75
Valor neto contable a 30 de junio de 2021	7.841	9.859	17.700	3.212

¹Las reclasificaciones incluyen un importe de 37 millones de euros reclasificados desde Otro inmovilizado material a Activos no corrientes mantenidos para la venta. Para más información, véase la nota 10.

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2020	8.580	10.588	19.168	3.442
Altas	1.194	285	1.479	137
Modificaciones	-	55	55	-
Bajas	(365)	(10)	(375)	(76)
Reclasificaciones	157	(155)	2	(2)
Cargo por depreciación y amortización	(448)	(591)	(1.039)	(75)
Cargo por deterioro	(635)	(94)	(729)	(2)
Movimientos por cambio de divisas	(377)	(402)	(779)	(94)
Valor neto contable a 30 de junio de 2020	8.106	9.676	17.782	3.330

A 30 de junio de 2021, había préstamos a largo plazo del Grupo avalados con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 2.938 millones de euros (a 31 de diciembre de 2020: 2.794 millones de euros).

Las inversiones autorizadas y contratadas en inmovilizado pero no previstas en las cuentas ascienden a 9.938 millones de euros (a 31 de diciembre de 2020: 10.545 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio de moneda extranjera.

10. ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes mantenidos para la venta por valor de 37 millones de euros corresponden a cinco aviones Embraer E170. No se reconocieron ganancias o pérdidas al reclasificarlos como activos no corrientes mantenidos para la venta. Estos aviones se incluyen en el segmento de British Airways y saldrán del negocio en un plazo de 12 meses desde el 30 de junio de 2021.

11. REVISIÓN DE DETERIORO

Base de cálculo del importe recuperable

En cada fecha de cierre, el Grupo considera si existen indicios de deterioro potencial. A 30 de junio de 2021, las constantes alteraciones provocadas por la pandemia de COVID-19 han dado lugar a un descenso de la demanda en todas las unidades generadoras de efectivo (UGE) y a una incertidumbre económica a corto y medio plazo.

A consecuencia de ello, se ha llevado a cabo un análisis de deterioro completo de cada UGE a 30 de junio de 2021.

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 caja descontados con medias ponderadas multiescenario. Estos escenarios se detallan en la sección sobre el principio de empresa en funcionamiento de la nota 1, 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 caja se basan en las previsiones aprobadas por las compañías operativas relevantes para un periodo de tres años. Como resultado de una recuperación más lenta de lo anteriormente previsto, la dirección ha ampliado el periodo de los flujos de caja empleados en el modelo de valor en uso, para todas las UGE, a cuatro años. Las previsiones de flujos de caja extrapoladas más allá del periodo de cuatro años se proyectan en base a las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de cada UGE.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

11. REVISIÓN DE DETERIORO continuación

Cada año las compañías operativas relevantes preparan y aprueban planes de negocio a tres años y el Consejo de Administración aprueba el plan de negocio a tres años en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja que se han empleado en los cálculos de valor en 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 para el semestre restante de 2021 y hasta finales de 2024 y un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos para incorporar la mayor volatilidad bursátil y una reducción de las tasas de crecimiento a largo plazo. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis empleadas durante el periodo previsto en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

%	A 30 de junio de 2021				
	British Airways	Iberia ²	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo	(16)-15	(7)-9	(6)-11	(42)-13	24-25
AKO proporcionado a 2019	28-96	49-108	48-110	21-108	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,1	1,8	1,7	1,8	1,8
Tasa de descuento antes de impuestos	11,5	11,4	11,1	10,2	12,0

%	A 31 de diciembre de 2020				
	British Airways	Iberia ²	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo ¹	(20)-16	(12)-11	(22)-12	(14)-13	25-27
AKO proporcionado a 2019 ¹	45-95	49-98	46-107	40-100	n/a
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 El margen operativo y los AKO proporcionados a 2019 son la media ponderada de los escenarios de hipótesis de referencia, hipótesis pesimista e hipótesis pesimista con confinamiento.

² La UGE Iberia incluye las operaciones de Iberia, Iberia Express y Level España.

	Hasta el 31 de diciembre de 2021	Hasta el 31 de diciembre de 2022	Hasta el 31 de diciembre de 2023	Hasta el 31 de diciembre de 2024	De 2025 en adelante
Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)					
A 30 de junio de 2021	623	624	609	597	597
A 31 de diciembre de 2020	373	420	449	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*). 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 esperan obtener los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se basa en líneas generales en las deudas financieras con intereses del Grupo. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores de beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento en el que se recibirán los flujos de efectivo de impuestos futuros.

Los supuestos relativos al precio del combustible se calculan a partir de las curvas de precios a plazo a fecha de cierre del balance de situación 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.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

11. REVISIÓN DE DETERIORO continuación

Resumen de los resultados

A 30 de junio 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 para cada UGE, tanto individual como conjuntamente lo que incluye una reducción del margen operativo del 2% cada año, de los AKO del 5% cada año, de las tasas de crecimiento a largo plazo hasta el cero, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales, cambiando el peso tanto de la hipótesis de referencia como de la hipótesis pesimista con confinamiento al 100%, y un aumento del precio del combustible del 40%.

Para las UGE de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, aunque se prevé que los importes recuperables excedan de los valores contables en 6.690 millones de euros, 772 millones de euros, 1.760 millones de euros y 1.059 millones de euros respectivamente, los importes recuperables estarían por debajo de los valores contables si se emplearan posibles cambios razonables en las hipótesis asumidas:

- *British Airways*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos, combinado con un aumento en el precio del combustible del 18%; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 28% superior;
- *Iberia*: (i) si la tasa de descuento hubiera sido un 1,8% más alta; (ii) si los AKO hubieran sido un 4,7% más bajos; (iii) si el margen operativo hubiera sido un 1,4% más bajo; (iv) si la ponderación de la hipótesis pesimista con confinamiento hubiera aumentado al 83%, con la hipótesis de referencia reducida al 17%; y (vi) si el precio del combustible hubiera sido un 9% mayor;
- *Vueling*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos combinado con un aumento en el precio del combustible del 29%;
- *Aer Lingus*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos, combinado con un aumento del precio del combustible del 16%; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 25% más alto.

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

Además, a 30 de junio de 2021 los administradores han considerado la existencia de indicadores de deterioro en activos individuales, incluidos, entre otros, los derechos de aterrizaje y los activos de flota, y han concluido que no es necesario aplicar ningún cargo por deterioro.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre de 2020 por tipo y clasificación a efectos de medición:

A 30 de junio de 2021

Activos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	29	-	-	29
Instrumentos financieros derivados	-	-	97	-	97
Otros activos no corrientes	151	10	-	112	273
Activos corrientes					
Deudores comerciales	731	-	-	-	731
Otros activos corrientes	313	-	-	479	792
Instrumentos financieros derivados	-	-	390	-	390
Otros depósitos remunerados a corto plazo	53	-	-	-	53
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.611	-	-	-	7.611
Pasivos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos	8.466	-	-	-	8.466
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	8.477	-	783	-	9.260
Instrumentos financieros derivados	-	-	139	-	139
Otros pasivos a largo plazo	80	-	-	55	135
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos	1.511	-	-	-	1.511
Componente corriente de la deuda a largo plazo	525	-	9	-	534
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.346	-	-	519	2.865
Instrumentos financieros derivados	-	-	293	-	293

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

a Activos y pasivos financieros por categoría continuación

A 31 de diciembre de 2020

Activos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
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
Otros depósitos remunerados a corto plazo	143	-	-	-	143
Efectivo y activos líquidos equivalentes	5.774	-	-	-	5.774

Pasivos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
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 del carácter de los datos utilizados al determinar los valores razonables usando los siguientes métodos e hipótesis:

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

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros continuación

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 similares términos y condiciones en la fecha de cierre del balance usando modelos de precios a plazo, que incluyen tipos a cambio a plazo, tipos de interés a plazo y curvas de combustible a plazo en la fecha de presentación. El valor razonable de los pasivos financieros relacionados con derivados y los activos financieros relacionados con derivados se ajusta, respectivamente, por el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte.

El valor razonable de los préstamos y empréstitos con intereses del Grupo, excluidos los pasivos para la financiación de activo, se determina descontando los flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado en la fecha del balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta por el 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 caja por dividendos que se prevé que generen los activos asociados.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 30 de junio 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	-	-	29	29	29
Activos financieros derivados ¹	-	487	-	487	487
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas	3.559	6.382	-	9.941	9.794
Pasivos financieros derivados ²	-	432	-	432	432

¹ La parte corriente de los activos financieros derivados es de 390 millones de euros.

² La parte corriente de los pasivos financieros derivados es de 293 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 ¹	-	164	-	164	164
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas	1.510	4.280	-	5.790	5.655
Pasivos financieros derivados ²	-	1.470	-	1.470	1.470

¹ La parte corriente de los activos financieros derivados es de 122 millones de euros.

² La parte corriente de los pasivos financieros derivados es de 1.177 millones de euros.

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

Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y activos y pasivos financieros derivados se miden a valor razonable en el informe financiero consolidado. Las deudas remuneradas, a excepción del bono convertible de IAG por valor de 825 millones de euros y vencimiento en 2028 que se mide a valor razonable, se miden a coste amortizado.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

c Conciliación de activos financieros de Nivel 3 continuación

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

Millones de euros	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
Saldo inicial del periodo	29	72
Altas	-	3
Pérdidas reconocidas en Otro resultado global	-	(44)
Movimientos por cambio de divisas	-	(2)
	29	29

13. DEUDAS FINANCIERAS

Millones de euros	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
Corrientes		
Préstamos bancarios y otros	235	90
Préstamos bancarios y otros con plazos inferiores a 12 meses	-	329
Pasivos para la financiación de activo	174	139
Otros pasivos financieros	125	97
Pasivos por arrendamientos	1.511	1.560
	2.045	2.215
No corrientes		
Préstamos bancarios y otros	7.205	2.950
Pasivos para la financiación de activo	2.055	2.050
Pasivos por arrendamientos	8.466	8.464
	17.726	13.464

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2029. Existen préstamos a largo plazo del Grupo por importe de 2.434 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 2.412 millones de euros) garantizados 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 para la financiación de activo están garantizados en todos los casos por aeronaves asociadas u otro inmovilizado material.

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 tipo de interés anual vinculado al UKEF concuerda con el tipo de interés de mercado vigente en la fecha de formalización 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 30 de junio 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.

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 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación a tipo variable con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) por importe de 75 millones de euros. Esta financiación se amortizará en 2023.

El 11 de mayo de 2021, el Grupo emitió 825 millones de euros en bonos sénior convertibles no garantizados con vencimiento el 11 de mayo de 2028. El bono convertible tiene un interés fijo del 1,125% anual, y se recibieron fondos netos excluyendo los costes de transacción de 818 millones de euros. El Grupo reconoció 825 millones de euros en deudas a largo plazo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

13. DEUDAS FINANCIERAS continuación

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 30 de junio de 2021 ascendía a 792 millones de euros, lo que constituye un descenso de 33 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 5 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 38 millones de euros.

14. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo se concedieron 27.759.914 opciones en virtud del Plan de incentivos sobre el potencial total (*Full Potential Incentive Plan*) y 15.876.659 en virtud del Plan de participación restringido (*Restricted Share Plan*) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto se calcula en base al precio de las acciones en la fecha en las que se conceden. El Grupo liquida las obligaciones fiscales de los empleados derivadas de la emisión de las acciones directamente con la autoridad fiscal correspondiente en efectivo y un número equivalente de acciones es retenido por el Grupo en el momento de la concesión.

15. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el *Airways Pension Scheme* (APS) y el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros. NAPS se cerró a devengos futuros el 31 de marzo de 2018, lo que produjo una reducción de las obligaciones por prestaciones definidas. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los partícipes se incrementarán anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medidas conforme a las órdenes de aumento de pensiones del gobierno británico (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders*, PIRO), que desde 2011 se basan en el IPC). En el marco del cierre de NAPS a devengos futuros de prestaciones en 2018, British Airways acordó realizar ciertos pagos de transición adicionales a los partícipes de NAPS si el déficit se había reducido más de lo previsto en las fechas de valoración de 2018 o 2021. La valoración de 2018 no ha dado lugar a ningún pago y no se ha constituido ninguna provisión para dichos pagos en relación a la valoración de 2021, que queda pendiente de finalización a la fecha de publicación de este informe, en la valoración de las obligaciones por prestaciones definidas a 30 de junio de 2020. La valoración actuarial de NAPS a 31 de marzo de 2018 resultó en un déficit de 2.736 millones de euros.

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

Los planes de pago del déficit se acuerdan con el Administrador de cada plan cada tres años en función de la valoración actuarial en lugar de aplicar la valoración contable establecida por la NIC 19. En octubre de 2019, se acordó el último plan de pago sobre la posición a 31 de marzo de 2018 para NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2018 para APS y NAPS difieren de la valoración realizada a 30 de junio de 2021 bajo la NIC 19 "Prestaciones para empleados", debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de la NIC 19 usadas en las hipótesis de valoración contable. Por ejemplo, la NIC 19 obliga a que la tasa de descuento esté basada en los rendimientos de los bonos corporativos, sin importar cómo se invierten en realidad los activos, lo que puede provocar que los cálculos contenidos en este informe no sean la mejor estimación del coste que supone para el Grupo abonar prestaciones en virtud de los dos planes. La estrategia de inversión de cada Plan probablemente cambie a lo largo de su vida, por lo que la relación entre la tasa de descuento y la tasa prevista de rentabilidad sobre los activos de cada plan también podría cambiar.

Tras las consultas realizadas durante 2019 y 2020, el 25 de noviembre de 2020 el Ministro de Economía británico y la Autoridad Estadística del Reino Unido (UKSA) confirmaron que a partir de febrero de 2030 el CPIH (una variante propuesta del CPI) sustituirá al RPI sin compensación alguna para los titulares de deuda pública indexada a la inflación. A 30 de junio de 2021, el Grupo no ha realizado ningún ajuste por estas propuestas.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

15. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL continuación

Millones de euros	30 de junio de 2021			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.583	23.264	465	32.312
Valor actual de los pasivos del plan	(8.075)	(21.302)	(760)	(30.137)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	508	1.962	(295)	2.175
Efecto del techo de activos ²	(166)	(1.157)	-	(1.323)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(13)	(13)
A 30 de junio de 2021	342	805	(308)	839
Representado por:				
Activos derivados de retribuciones a empleados				1.160
Obligaciones de retribuciones a empleados				(321)
				839

Millones de euros	31 de diciembre de 2020 ¹			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.537	22.240	408	31.185
Valor actual de los pasivos del plan	(8.064)	(21.778)	(714)	(30.556)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	473	462	(306)	629
Efecto del techo de activos 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 derivados de retribuciones a empleados				334
Obligaciones de retribuciones a empleados				(477)
				(143)

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 1 de este informe se ofrece más información.

² 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, que se derivan tanto del activo neto por pensiones como de los futuros requisitos de financiación mínima contractual.

A 30 de junio de 2021, se revisaron y actualizaron los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS con el fin de reflejar las condiciones de mercado en dicha fecha. Los supuestos principales empleados fueron los siguientes:

Porcentaje anual	A 30 de junio de 2021		A 31 de diciembre de 2020	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Tasa de descuento	1,70	1,90	1,20	1,40
Tasa de incremento del salario pensionable	3,25	-	2,95	-
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	3,25	2,55	2,95	2,25
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,25	3,10	2,95	2,80
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,55	2,55	2,25	2,25

Más información sobre la base de los supuestos está incluida en la nota 30 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

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 la Sociedad y los Administradores de cada plan. El 18 de diciembre de 2020, British Airways alcanzó un acuerdo con el Administrador de NAPS para aplazar provisionalmente las aportaciones al pago del déficit durante el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2020 y el 31 de enero de 2021. El 19 de febrero de 2021, British Airways volvió a acordar con el Administrador de NAPS aplazar hasta el 30 de septiembre de 2021 las aportaciones al pago del déficit. En el marco de este acuerdo de aplazamiento, los pagos aplazados se incorporarán al plan futuro de pagos de déficit y las correspondientes aportaciones al pago del déficit derivadas de la valoración trienal del plan NAPS a 31 de marzo de 2021. Si el plan futuro de pagos de déficit no se ha consensuado antes del 30 de septiembre de 2021, la posición por defecto es que British Airways volverá a hacer pagos de 41 millones de euros (38 millones de libras esterlinas) al mes a partir de octubre de 2021. A 30 de junio de 2021 y hasta la fecha de aprobación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, la valoración trienal a 31 de marzo de 2021 no había concluido.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

16. PROVISIONES

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones para reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2021	1.588	432	714	84	94	2.912
Provisiones registradas durante el periodo	123	18	19	35	16	211
Utilizadas durante el periodo	(58)	(77)	(15)	(18)	(36)	(204)
Reversiones de importes no utilizados	(15)	(3)	-	(8)	(5)	(31)
Actualización de descuento	3	-	2	-	-	5
Diferencias de cambio de divisas	40	4	2	2	1	49
Valor neto contable a 30 de junio de 2021	1.681	374	722	95	70	2.942
Desglose:						
Corrientes	394	172	57	57	20	700
No corrientes	1.287	202	665	38	50	2.242
	1.681	374	722	95	70	2.942

17. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

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

Riesgo de precios del combustible

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

Como consecuencia de una recuperación sustancial en el precio del petróleo durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021, el valor razonable de estos activos netos por instrumentos derivados era de 167 millones de euros a 30 de junio de 2021, lo que representa un aumento de 945 millones de euros desde el 1 de enero de 2021. Desde el inicio de la pandemia por Covid-19, no se ha previsto que ocurriera una proporción importante de las relaciones de cobertura asociadas y, posteriormente, se suspendió la contabilidad de coberturas de combustible, registrándose los movimientos subsecuentes a valor de mercado en la Cuenta de resultados. Sin embargo, como resultado de las provisiones actualizadas detalladas en la nota 2, 56 millones de euros adicionales 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 semestre finalizado el 30 de junio de 2021.

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

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 del riesgo de divisa. La estrategia del Grupo es cubrir una parte de sus ventas y compras en moneda extranjera hasta los siguientes tres años.

A 30 de junio de 2021, el valor razonable de los pasivos netos de instrumentos derivados en moneda extranjera era de 64 millones de euros, lo que representa un aumento de 403 millones de euros desde el 1 de enero de 2021. Esto representa tanto derivados designados en otras relaciones de cobertura y aquellos derivados que no se habían designado dentro de una relación de cobertura en su inicio. De acuerdo con el riesgo de precios del combustible al que se alude anteriormente, ya no se ha esperado que ocurriera un porcentaje considerable de los derivados designados en relaciones de cobertura, y por consiguiente, se ha suspendido la contabilidad de coberturas, registrándose los movimientos subsecuentes a valor de mercado en la Cuenta de resultados. Sin embargo, como resultado de las provisiones actualizadas detalladas en la nota 2, 2 millones de euros adicionales de las ganancias se reclasificaron en la Cuenta de resultados y se reconocieron en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión y en Ingresos de pasaje, respectivamente. Los movimientos a valor de mercado de aquellos derivados no designados dentro una relación de cobertura en su inicio se registran directamente en la Cuenta de resultados y se reconocen dentro de (Cargos)/créditos netos por conversión de moneda extranjera.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

17. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO continuación

Riesgo de tipos de interés

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

Riesgo de contraparte

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

Al final de cada periodo, el Grupo evalúa el efecto del riesgo de contraparte y el riesgo de crédito propio del Grupo sobre el valor razonable de los derivados y en el caso surgir ineficiencias, éstas se reclasifican inmediatamente desde Otros resultados globales a la Cuenta de resultados dentro del epígrafe de Otros gastos no operativos.

18. PASIVOS CONTINGENTES

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

Procedimientos judiciales y regulatorios

El Grupo se enfrenta a litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 30 de junio de 2021 ascendían a 54 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 56 millones de euros).

Emisión de vales de reembolso por parte de British Airways

El 9 de junio de 2021, la Autoridad de Competencia y Mercados del Reino Unido (*Competition and Markets Authority*, CMA) abrió una investigación sobre la política de British Airways en relación con los reembolsos a los pasajeros que no pudieron embarcar en sus vuelos operados por British Airways a consecuencia de las restricciones a los desplazamientos impuestas por el gobierno británico. British Airways mantiene que su política era conforme a los términos y condiciones de transporte y era legítima. A 30 de junio de 2021 y a la fecha de este informe, British Airways sigue colaborando con la CMA en el marco de su investigación.

Garantías e indemnizaciones

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 30 de junio de 2021 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

19. SUBVENCIONES Y AYUDAS PÚBLICAS

El Grupo se ha acogido a las subvenciones y ayudas públicas que se 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 acogido 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. Tras 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 hasta el 30 de noviembre de 2020, y posteriormente hasta el 31 de marzo de 2021 y de nuevo hasta el 30 de septiembre de 2021, aumentando el porcentaje del salario que podía acogerse a las ayudas hasta el 80%, con un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes, hasta finales de junio de 2021, tras lo cual el porcentaje de salario que podía acogerse a las ayudas descendía cada mes hasta alcanzar el 60% y un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes el 30 de septiembre de 2021.

Estos gastos son abonados 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.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

19. SUBVENCIONES Y AYUDAS PÚBLICAS continuación

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 el 31 de diciembre de 2021. 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 el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 ascendió a 200 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: 155 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 30 de septiembre de 2021. 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 el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021, el Grupo habría asumido unos gastos de personal adicionales de 144 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: 127 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 otro acuerdo de financiación para ampliar el importe total hasta 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)*.

20. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS

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

Ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	2021	30 de junio 2020
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas	3	2
Ventas a accionistas significativos	13	7
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas	18	25
Compras a accionistas significativos	30	47

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

Millones de euros	30 de junio de	31 de diciembre
	2021	de 2020
Cuentas por cobrar de partes vinculadas		
Importes debidos por empresas asociadas	1	1
Importes debidos por accionistas significativos	1	1
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes debidos a empresas asociadas	2	2
Importes debidos a accionistas significativos	-	1

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

20. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS continuación

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2020: cero).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2021	2020
Salario base, honorarios y otros beneficios		
Retribución del Consejo de Administración	1	2
Retribución del Comité de Dirección	4	3

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, la retribución del Consejo de Administración incluye un consejero ejecutivo (30 de junio de 2020: dos consejeros ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 14 miembros (30 de junio de 2020: 11 miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los consejeros ejecutivos y al Comité de Dirección. En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 la Compañía realizó aportaciones por 18.000 euros (2020: 20.000 euros).

A 30 de junio de 2021 el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 8 millones de euros (2020: 9 millón de euros).

A 30 de junio de 2021 no existían préstamos pendientes de amortizar con consejeros o ejecutivos del Grupo (2020: cero).

21. CAMBIOS EN LAS POLÍTICAS CONTABLES

Cambio en la política contable relacionado con las retribuciones a los empleados

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 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 intermedios resumidos 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. 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 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 del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020.

El impacto del cambio en esta política contable en la Cuenta de resultados consolidada y el Estado de resultado global consolidado del semestre finalizado el 30 de junio 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:

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

21. CAMBIOS EN LAS POLÍTICAS CONTABLES continuación

Cuenta de resultados consolidada (extracto del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020)

Millones de euros	Publicado	Ajuste - gastos administrativos	Reexpresado
Total ingresos	5.288	-	5.288
Gastos de personal	1.890	15	1.905
Otros gastos de las operaciones	7.435	-	7.435
Gastos totales de las operaciones	9.325	15	9.340
Pérdida de las operaciones	(4.037)	(15)	(4.052)
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	3	6	9
Otros cargos financieros	(222)	-	(222)
Otros cargos no operativos	50	-	50
Total gastos no operativos	(169)	6	(163)
Pérdida antes de impuestos	(4.206)	(9)	(4.215)
Impuestos	400	2	402
Pérdida después de impuestos del periodo	(3.806)	(7)	(3.813)

Estado de resultado global consolidado (extracto del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 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	(146)	(16)	(162)
Otras partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto	(1.243)	-	(1.243)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(994)	(42)	(1.036)
Otras partidas que no serán reclasificadas posteriormente en el beneficio neto	182	-	182
Otro resultado global total reconocido del ejercicio neto de impuestos	(2.201)	(58)	(2.259)
Pérdida después de impuestos del periodo	(3.806)	(7)	(3.813)
Resultado global reconocido total del periodo	(6.007)	(65)	(6.072)

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2021

21. CAMBIOS EN LAS POLÍTICAS CONTABLES continuación

Balance de situación consolidado (extracto a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019)

Millones de euros	Estatutario 2020	Ajuste - gastos administrativos ¹	Reexpresado 2020	Estatutario 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.

22. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

El 20 de julio de 2021, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual prevé vender y posteriormente arrendar siete aeronaves durante el periodo hasta septiembre de 2022. Esta estructura financiada con activos tiene un vencimiento entre 2033 y 2036. 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). El Grupo prevé reconocer 659 millones de euros (785 millones de dólares estadounidenses) durante el periodo hasta septiembre de 2022 a través de las mencionadas operaciones de venta y posterior arrendamiento.

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

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

Los consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la “Sociedad”), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 29 de julio de 2021, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2021, elaborados con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

29 de julio de 2021

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

A los accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A. por encargo de la Dirección:

INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los “estados financieros intermedios”) de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la “Sociedad”) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2021, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

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

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de 6 meses terminado el 30 de junio 2021 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

Párrafos de énfasis

Incertidumbre material relacionada con la Empresa en funcionamiento

Llamamos la atención sobre la nota 1 de los estados financieros consolidados intermedios adjuntos, en la que se describe que la pandemia creada por el COVID 19 ha impactado de manera significativa en los resultados y los flujos de caja del Grupo.

En este sentido, en la evaluación del principio de empresa en funcionamiento, la Dirección del Grupo ha realizado diferentes escenarios, uno con hipótesis de referencia y otros dos con hipótesis más pesimistas, uno de ellos considerando medidas de confinamiento. En el escenario con hipótesis de referencia, se ha considerado la recuperación durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento. Sin embargo, en los escenarios más pesimistas, se han tenido en cuenta hipótesis más estresadas para una recuperación estimada más gradual en comparación con las hipótesis del escenario de referencia.

Los Administradores consideran que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para poder seguir operando durante el futuro previsible y, por tanto, han adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la formulación de estos estados financieros consolidados intermedios. Sin embargo, tal y como se indican en la nota 1 de los estados financieros intermedios adjuntos, existen numerosos factores que se escapan al control del grupo y, en el caso de que se produzca un escenario más severo de los que se manejan, el Grupo deberá obtener la financiación adicional necesaria. Estos hechos o condiciones indican la existencia de una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

Llamamos la atención sobre la nota 1 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio 2021. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes.

Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre y desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

KPMG Auditores, S.L.

Bernardo Rücker-Embden
29 de julio de 2021

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. Estas medidas no están definidas bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF y pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo en base a una "Oferta comercial sin competencia", un "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación". En la sección titulada "Indicadores clave de rendimiento" del Informe y cuentas anuales 2020 de IAG se explica en mayor detalle por qué se emplean estas medidas.

Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las Medidas alternativas de rendimiento con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

A continuación figura la definición de cada Medida alternativa de rendimiento presentada en este informe, 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. Las partidas excepcionales incluyen: una suspensión significativa de la contabilidad de coberturas; cambios significativos en los planes de flota a largo plazo que resulten en el deterioro de activos de flota y la baja contable de las provisiones asociadas; y los 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	Semestre finalizado el 30 de junio					
	Publicado 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021	Publicado 2020 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020 ¹
Ingresos de pasaje ²	1.141	5	1.136	4.113	(38)	4.151
Ingresos de carga	769	-	769	615	-	615
Otros ingresos	302	-	302	560	-	560
Total ingresos	2.212	5	2.207	5.288	(38)	5.326
Gastos de personal	1.288	-	1.288	1.905	-	1.905
Gastos de combustible y derechos de emisión ²	497	(140)	637	2.582	1.269	1.313
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	367	-	367	853	-	853
Tasas de aterrizaje y de navegación	287	-	287	539	-	539
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ³	419	-	419	843	77	766
Propiedad, TI y otros gastos ⁴	353	-	353	428	22	406
Gastos comerciales	159	-	159	268	-	268
Depreciación, amortización y deterioro ⁵	920	-	920	1.845	731	1.114
Diferencias de tipo de cambio	(43)	-	(43)	77	-	77
Gastos totales de las operaciones	4.247	(140)	4.387	9.340	2.099	7.241
Pérdida de las operaciones	(2.035)	145	(2.180)	(4.052)	(2.137)	(1.915)
Gastos financieros	(363)	-	(363)	(342)	-	(342)
Ingresos financieros	4	-	4	23	-	23
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	1	-	1	9	-	9
(Cárgo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(13)	-	(13)	97	-	97
Otros créditos no operativos	70	-	70	50	-	50
Total gastos no operativos netos	(301)	-	(301)	(163)	-	(163)
Pérdida antes de impuestos	(2.336)	145	(2.481)	(4.215)	(2.137)	(2.078)
Impuestos	288	(24)	312	402	296	106
Pérdida después de impuestos del periodo	(2.048)	121	(2.169)	(3.813)	(1.841)	(1.972)

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Trimestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	Publicado 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021	Publicado 2020 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020 ¹
Ingresos de pasaje ²	682	-	682	160	(38)	198
Ingresos de carga	419	-	419	369	-	369
Otros ingresos	143	-	143	174	-	174
Total ingresos	1.244	-	1.244	703	(38)	741
Gastos de personal	666	-	666	661	-	661
Gastos de combustible y derechos de emisión ²	271	(78)	349	48	(56)	104
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	194	-	194	201	-	201
Tasas de aterrizaje y de navegación	160	-	160	88	-	88
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ³	212	-	212	339	77	262
Propiedad, TI y otros gastos ⁴	169	-	169	203	22	181
Gastos comerciales	89	-	89	57	-	57
Depreciación, amortización y deterioro ⁵	450	-	450	1.275	731	544
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	13	-	13
Gastos totales de las operaciones	2.211	(78)	2.289	2.885	774	2.111
Pérdida de las operaciones	(967)	78	(1.045)	(2.182)	(812)	(1.370)
Gastos financieros	(186)	-	(186)	(191)	-	(191)
Ingresos financieros	1	-	1	12	-	12
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	2	-	2	5	-	5
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	-	-	-	20	-	20
Otros créditos no operativos	30	-	30	10	-	10
Total gastos no operativos netos	(153)	-	(153)	(144)	-	(144)
Pérdida antes de impuestos	(1.120)	78	(1.198)	(2.326)	(812)	(1.514)
Impuestos	139	(14)	153	201	98	103
Pérdida después de impuestos del periodo	(981)	64	(1.045)	(2.125)	(714)	(1.411)

¹En la nota 1 encontrará más información en relación a la reexpresión de Obligaciones de retribuciones a empleados para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020.

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla debajo:

² Suspensión de la contabilidad de coberturas

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2021, el Grupo reconoció un crédito de 140 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: gasto de 1.269 millones de euros) a consecuencia del efecto combinado resultante de la suspensión de la contabilidad de coberturas 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 30 de junio de 2021. Esto se recogió como un crédito de 146 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: gasto de 1.372 millones de euros) relacionado con derivados de combustible y un gasto de 6 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: crédito de 103 millones de euros) relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados. El crédito en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: gasto de 38 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 dos años (anteriormente 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. Los gastos excepcionales relacionados 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.

El crédito fiscal asociado fue de 24 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: crédito de 204 millones de euros), con 23 millones de euros atribuibles a Gastos de combustible y derechos de emisión (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: 197 millones de euros) y 1 millón de euros atribuibles al crédito sobre Ingresos de pasaje (semestre finalizado el 30 de junio de 2020: 7 millones de euros).

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2020:

³ Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

El cargo excepcional de 77 millones de euros comprende un gasto por deterioro de existencias de 71 millones de euros y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamientos de 6 millones de euros. El gasto reconocido por depreciación de existencias está relacionado con aquellas existencias consumibles que, a la vista de los deterioros de activos, ya no se prevé utilizar. El cargo relacionado con el reconocimiento de las provisiones por contratos de arrendamiento representa la estimación de los costes adicionales para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con las aeronaves arrendadas que han sido retiradas permanentemente y han sido objeto de deterioro, como se detalla más adelante. El cargo excepcional se ha reconocido en el epígrafe de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

El crédito fiscal asociado fue de 5 millones de euros.

⁴ Provisión para acuerdo

El cargo excepcional de 22 millones de euros representa 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 ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, con el correspondiente importe registrado en Provisiones.

El reconocimiento de este cargo no tiene ningún efecto fiscal.

⁵ Deterioro de flota y activos asociados

El cargo excepcional total por deterioro de 731 millones de euros representa el deterioro de activos de flota de 729 millones de euros y el deterioro de otros activos de 2 millones de euros. El deterioro de flota se refiere a 55 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que han sido retiradas y otras 6 aeronaves que se han depreciado hasta su valor recuperable a 30 de junio de 2020, incluidas 32 aeronaves Boeing 747, 15 aeronaves Airbus A340, 4 aeronaves Airbus A320, 4 aeronaves Airbus A330-200, 2 aeronaves Boeing 777-200 y 4 aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 635 millones de euros se registran en el Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 94 millones de euros se registran en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas. El cargo excepcional por deterioro se ha reconocido dentro del epígrafe Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

El cargo por deterioro ha surgido de la caída sustancial de la demanda en el transporte aéreo actual y prevista provocado por el brote del COVID-19, lo que ha llevado al Grupo a reevaluar la capacidad a medio y largo plazo, así como la utilización de la flota. Tras estos deterioros, todos los activos se mantienen a su importe recuperable.

El crédito fiscal asociado fue de 87 millones de euros.

b Pérdida básica por acción antes de partidas excepcionales y pérdida por acción ajustada^(ICR)

Los beneficios están basados en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos, ajustados por los resultados atribuibles a los accionistas de la matriz y por el interés de los bonos convertibles, dividido por el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo del impacto de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago en acciones pendientes. El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022, los bonos convertibles de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y los planes de acciones para empleados vigentes no es dilutivo en el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 y 2020 debido a la pérdida antes de impuestos publicada de cada periodo y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo del beneficio diluido por acción.

Millones de euros	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020 ¹
Pérdidas atribuibles a accionistas de la matriz	(2.048)	(3.813)
Partidas excepcionales	121	(1.841)
Pérdidas atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales	(2.169)	(1.972)
Gastos financieros sobre bonos convertibles	-	-
Pérdidas ajustadas	(2.169)	(1.972)
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción	4.967	3.057
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	4.967	3.057
Pérdida básica por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	(43,7)	(64,5)
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €)	(43,7)	(64,5)

¹La información sobre el beneficio por acción se ha reexpresado para el periodo comparativo presentado ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias para incorporar el efecto de la emisión de títulos completada en octubre de 2020 (nota 7). El elemento de descuento incorporado a la emisión de títulos se ha contabilizado como emisión gratuita de 1.071.565 mil acciones en 2020. La pérdida por acción también ha sido reexpresada para el periodo comparativo presentado por el impacto de la reexpresión por Retribuciones a empleados presentada en la nota 1.

c Costes unitarios de aerolínea excluido el combustible

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio de 2021 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes ¹	Semestre finalizado el 30 de junio de 2021 A tipos de cambio constantes	Semestre finalizado el 30 de junio de 2020 ²
Gastos totales de las operaciones	4.247	259	4.506	9.340
Menos: Partidas excepcionales	(140)	-	(140)	2.099
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión antes de partidas excepcionales	637	72	709	1.313
Costes excluido el combustible	3.750	187	3.937	5.928
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos	260	33	293	482
Costes de aerolínea excluyendo el combustible	3.490	154	3.644	5.446
Asientos-kilómetro ofertados (AKO)	34.041	-	34.041	71.625
Costes unitarios de aerolínea por AKO excluyendo el combustible (céntimos de €)	10,25	-	10,70	7,60

¹Véase la nota g para la definición del ajuste por tipos de cambio constantes.

² En la nota 1 encontrará más información en relación a la reexpresión de Obligaciones de retribución de empleados para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020.

d Flujo de caja libre apalancado^(ICR)

El flujo de caja libre apalancado representa el efectivo generado por los negocios subyacentes antes de la remuneración al accionista y se define como el incremento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes tomado del Estado de flujos de caja, 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 esta medida 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	Semestre finalizado el 30 de junio de 2021	Semestre finalizado el 30 de junio de 2020
Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.685	780
Menos: Disminución en otros depósitos remunerados a corto plazo	(90)	(1.215)
Más: Dividendos pagados	-	52
Flujo de caja libre apalancado	1.595	(383)

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. Esta medida se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero.

La deuda neta se define como el endeudamiento a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo.

El EBITDA se calcula como el resultado de las operaciones de los cuatro trimestres anteriores antes de partidas excepcionales, 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 caja operativos centrales que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020 ¹
Deudas financieras remuneradas	19.771	15.679
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	(7.611)	(5.774)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	(53)	(143)
Deuda neta	12.107	9.762
Pérdida de las operaciones	(5.434)	(7.451)
Más: Partidas excepcionales	779	3.061
Más: Depreciación, amortización y deterioro	1.905	2.099
EBITDA	(2.750)	(2.291)
Deuda neta / EBITDA	(4,4)	(4,3)

¹ En la nota 1 encontrará más información en relación a la reexpresión de Obligaciones de retribuciones a empleados para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020.

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	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020 ¹
EBITDA	(2.750)	(2.291)
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación	(1.707)	(1.921)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material	(247)	(258)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software	(158)	(151)
	(4.862)	(4.621)
Valor contable medio de la flota ²	15.508	16.020
Menos: Pagos anticipados medios ³	(877)	(1.117)
Valor contable de la flota menos pagos anticipados	14.631	14.903
Ajuste por inflación ¹	1,18	1,18
	17.221	17.520
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁴	2.233	2.329
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software ⁵	662	652
Capital invertido total	20.116	20.501
Rentabilidad sobre el capital invertido	(24,2)%	(22,5)%

¹ En la nota 1 encontrará más información en relación a la reexpresión de Obligaciones de retribuciones a empleados para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020.

² Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (30 de junio de 2020: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 30 de junio de 2021: 10,2 años (30 de junio de 2020: 11,7 años).

³ El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 15.472 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 15.545 millones de euros a 30 de junio de 2021.

⁴ El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.077 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 677 millones de euros a 30 de junio de 2021.

⁵ El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.309 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 2.155 millones de euros a 30 de junio de 2021.

⁶ El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 679 millones de euros a 30 de junio de 2020 y de 645 millones de euros a 30 de junio 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 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 de seis meses a		Al cierre a	Al cierre a
	2021	30 de junio 2020	30 de junio 2021	31 de diciembre 2020
Euro a libra esterlina	1,14	1,15	1,17	1,10
Dólar estadounidense a euro	1,21	1,09	1,19	1,22
Dólar estadounidense a libra esterlina	1,38	1,26	1,39	1,35

FLOTA AÉREA

Número en servicio con empresas del Grupo

	En propiedad	Derecho de uso	Total a 30 de junio de 2021	Total a 31 de diciembre de 2020	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2020	Entregas futuras	Opciones
Airbus A319	13	33	46	49	(3)	-	-
Airbus A320	57	173	230	232	(2)	25	76
Airbus A321	16	57	73	72	1	34	14
Airbus A330-200	2	17	19	19	-	-	-
Airbus A330-300	5	13	18	18	-	-	-
Airbus A350	10	7	17	17	-	26	52
Airbus A380	2	10	12	12	-	-	-
Boeing 777-200	36	7	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	3	13	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	-
Embraer E170	-	-	-	1	(1)	-	-
Embraer E190	9	14	23	22	1	1	-
Total Grupo	156	373	529	533	(4)	114	166

Además de los aviones en servicio, el Grupo también cuenta con 46 aviones fuera de servicio.