

COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES
Departamento de Informes Financieros y Corporativos
Dirección General de Mercados
C/ Edison, 4
28006 Madrid

**Ref.: Informes financieros anuales individuales y consolidados del ejercicio 2019
de la sociedad International Consolidated Airlines Group, S.A.**

Muy señores nuestros:

Hacemos referencia al requerimiento de información de esa Comisión de fecha 22 de octubre de 2020, con número de registro de salida 2020131074.

A este respecto, conforme a su solicitud y dentro del plazo establecido al efecto, adjuntamos a la presente como Anexo las respuestas preparadas por International Consolidated Airlines Group, S.A. a cada una de las preguntas formuladas.

Atentamente,

Álvaro López-Jorrín
Secretario del Consejo de Administración
International Consolidated Airlines Group, S.A

1. El 20 de mayo de 2020, ESMA emitió un comunicado sobre las implicaciones de la pandemia del COVID-19 en los informes financieros semestrales, con el fin de promover la transparencia y la aplicación coherente de los requisitos europeos relativos a la información proporcionada en dichos informes en el contexto actual derivado de la pandemia.

Entre los aspectos tratados en dicho documento, destacan los siguientes asuntos para los cuales se solicita información adicional:

1.1 ESMA espera que los emisores afectados por el COVID-19 proporcionen información, en la medida que sea relevante, sobre la evaluación de la empresa en funcionamiento y los correspondientes juicios subyacentes. Asimismo, recuerda la importancia de proporcionar información sobre los requisitos de la NIIF 7 *Instrumentos financieros: Información a revelar*, relativos, concretamente, a la exposición de los emisores a riesgos crediticios, de liquidez y de otros tipos, así como a las consiguientes sensibilidades, a fin de proporcionar las actualizaciones necesarias de la información presentada en los últimos estados financieros anuales.

En cuanto a la liquidez, en la nota 1 de la información pública periódica (en adelante, IPP) sobre *Principio de empresa en funcionamiento*, IAG señala que a 30.6.2020 el Grupo cuenta con efectivo por 6.000 millones € y otros 2.100 millones € de líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas no utilizadas. Asimismo, se reforzó la liquidez con, entre otras acciones, la solicitud de financiación al ICO de España y al *Coronavirus Corporate Finance Facility (CCFF)* del Reino Unido, suponiendo estas diferentes acciones una liquidez adicional de 2.200 millones € en el periodo.

Al evaluar el principio de empresa en funcionamiento para el periodo que finaliza el 31.12.2021, IAG ha modelado dos escenarios, denominados “Hipótesis de referencia” e “Hipótesis pesimista”.

Entre los supuestos considerados en las hipótesis de referencia, desglosados en la nota 1 de la IPP 1S2020, destaca que el Grupo ha previsto conseguir el 80% de la financiación necesaria que actualmente no está garantizada para coincidir con los plazos y los pagos de las entregas de aviones, indicando que maneja otras acciones que aplicaría en el caso de que la experiencia de liquidez fuera adversa. A este respecto, en la nota 10 de la IPP 1S2020 sobre *Inmovilizado material e Inmovilizado inmaterial* se informa de que las inversiones autorizadas y contratadas en inmovilizado, pero no previstas en las cuentas ascienden a 11.306 millones € (12.830 millones € a 31.12. 2019).

1.1.1 Faciliten un detalle del calendario previsto de pagos para las mencionadas inversiones ya comprometidas por importe de 11.306 millones €.

A 30 de junio de 2020, el calendario previsto de esos pagos es el siguiente:

<i>millones de €</i>	2020	2021	2022-24	2025 y posteriores	Total
Compromisos de inversión	1.154	1.420	6.222	2.510	11.306

1.1.2 Actualicen a fecha de contestación de este requerimiento el importe que se ha conseguido financiar de dichas inversiones, así como las acciones previstas para conseguir la financiación pendiente en los plazos previstos.

La Compañía ha obtenido financiación que cubre toda la inversión en flota para el año 2020. La financiación de las inversiones en inmovilizado de los próximos años está sujeta a las conversaciones que la Compañía está manteniendo con posibles proveedores de financiación. La Compañía prevé que la financiación provendrá de diversas fuentes, incluyendo operaciones de venta y posterior arrendamiento (*sale and leaseback*) y de financiación de aeronaves. La financiación de aeronaves se acuerda normalmente entre los 6 y 12 meses anteriores a su entrega.

ESMA señala que una de las principales consecuencias de la situación actual es la disponibilidad de diferentes medidas de ayuda y apoyo, de acuerdo con las cuales el derecho del emisor a acceder al programa puede estar condicionado al cumplimiento de determinadas condiciones.

En relación con la liquidez adicional, por 2.200 millones €, que el Grupo había conseguido a 30.6.2020, entre otras acciones, mediante la solicitud de financiación al ICO y al CCFF, faciliten la siguiente información:

1.1.3 Indiquen, de forma separada, los importes financiados a través del ICO y del CCFF, así como sus condiciones y consecuencias más significativas.

La Compañía ha informado sobre los importes correspondientes a cada uno de ellos en las notas 13 y 19 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2020, que ascienden a 1.010 millones de euros correspondientes al ICO y 330 millones de euros correspondientes al CCFF.

Las dos líneas ICO vencen en 2025, comenzando la amortización el 30 de abril de 2023. La CCFF es una línea de 12 meses, con vencimiento en abril de 2021.

Estas líneas de crédito no incluyen compromisos financieros. Hay una serie de compromisos no financieros para proteger la posición de los bancos, incluyendo restricciones a la transferencia de fondos a IAG o a otras compañías del Grupo.

Para cada una de estas líneas de crédito, el Grupo suscribió acuerdos de confidencialidad sobre los términos y condiciones de cada una de ellas y, por consiguiente, esta información no consta en los estados financieros intermedios resumidos consolidados del semestre finalizado el 30 de junio de 2020.

1.1.4 Expliquen el tratamiento contable aplicado a estas financiaciones a 30.6.2020.

En la nota 2 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2020 se detalla la política contable con respecto a las subvenciones públicas.

Dado que las líneas de crédito ICO y CCFE fueron avaladas o concedidas por organismos gubernamentales, de conformidad con la NIC 20, la valoración inicial efectuada se realizó para determinar el valor razonable de las líneas de crédito proporcionadas, para evaluar si existía algún componente de subvención pública. Al hacerlo, la Compañía concluyó que los términos y condiciones antes mencionados estaban en línea con otras operaciones de mercado similares realizadas en el mismo periodo y que la financiación se había proporcionado al tipo de mercado vigente. Por lo tanto, no se registraron cantidades atribuibles a la NIC 20.

Tras este análisis, las líneas de crédito se registraron de conformidad con la NIIF 9 y se reconocieron dentro de los préstamos a largo plazo a coste amortizado.

1.1.5 En relación con los préstamos a pagar, a 30.6.2020, indiquen si se han producido incumplimientos o empeoramientos significativos de las condiciones establecidas en el acuerdo de préstamo que pudieran autorizar al prestamista a reclamar el correspondiente pago (NIIF 7.19).

A 30 de junio de 2020 y hasta la fecha del presente escrito, no se ha producido ningún incumplimiento o infracción de los acuerdos de préstamo y empréstito externos, incluidas las obligaciones por arrendamientos. Tampoco se ha producido ningún incumplimiento o infracción en el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 que haya sido subsanado antes de la fecha del balance.

1.2 En relación con el deterioro de activos no financieros, ESMA recuerda que para determinar el importe recuperable en un entorno incierto como el actual, las previsiones de flujos de efectivo pueden hacer necesaria la consideración de múltiples escenarios, siendo importante su ponderación sobre la base de estimaciones e hipótesis razonables, sostenibles y realistas, para evitar el riesgo de sesgos demasiado optimistas o pesimistas.

A 30.6.2020, IAG ha registrado un deterioro de activos en flota de 731 millones €, correspondiente a 61 aeronaves, algunas en propiedad y otras arrendadas, siendo el motivo principal su inmovilización.

En la nota 11 de la IPP, IAG indica que ha realizado una revisión completa del deterioro de sus activos no financieros dada la caída de la demanda en todas las UGEs provocada por la pandemia, y la incertidumbre económica a corto y medio plazo. Para ello, ha utilizado un modelo de flujos descontados con medias ponderadas multiescenario. Estos escenarios se explican en la nota 1 de la IPP, considerando las siguientes hipótesis a nivel de capacidad y recuperación de la demanda:

- Hipótesis de Referencia: que contempla una recuperación de la capacidad con incrementos graduales desde la reducción del -95% registrada en el 2T2020 hasta situarse en un -46% en el 4T2020, y todavía un -24% en promedio en 2021.**
- Hipótesis Pesimista: que considera una segunda oleada de brotes del COVID-19 a escala regional, por lo que la capacidad sería un -67% más baja que en 2019, en el 4T2020, y un -35% más baja en promedio a lo largo de 2021.**

Tras esta revisión del deterioro, IAG concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables. El Grupo facilita un análisis de sensibilidad ampliado indicando que, únicamente en la UGE de Iberia, el importe recuperable sería inferior al valor contable al aplicar algunos de los posibles cambios razonables en las hipótesis clave, si bien a 30.6.2020 tenía un margen de 628 millones €.

En relación con los tests de deterioro de activos no financieros realizados a 30.6.2020, faciliten la siguiente información:

1.2.1 Indiquen la ponderación de cada escenario, y expliquen los motivos.

Al llevar a cabo la ponderación de cada escenario, la Compañía atribuyó una mayor ponderación a la Hipótesis de Referencia en comparación con la Hipótesis Pesimista, ya que la Hipótesis de Referencia representaba la mejor estimación de los resultados previstos de cada unidad generadora de efectivo en ese momento, y los equipos directivos correspondientes de cada unidad generadora de efectivo deberían tener un alto grado de certeza sobre el cumplimiento de sus previsiones. En este caso, la Compañía prevería un alto grado de certeza del orden del 70-80 por ciento (algo menos y no se convierte en la mejor estimación, sino demasiado optimista). Como resultado, la Hipótesis de Referencia se ponderó en un 70% y la Hipótesis Pesimista en un 30%.

1.2.2 Dada la segunda oleada de brotes del COVID-19 que se está viviendo actualmente en Europa, con especial incidencia en España y Reino Unido, indiquen la sensibilidad de su modelo de deterioro en el caso de dar una mayor ponderación al escenario pesimista.

A 30 de junio de 2020, el exceso general del valor recuperable sobre el valor contable de cada unidad generadora de efectivo no era sensible a los cambios en esta ponderación, y la ponderación no se considera una suposición clave en el modelo de deterioro.

La unidad generadora de efectivo más sensible a un cambio en esta ponderación a 30 de junio de 2020 era la unidad generadora de efectivo de Iberia, que requería que la ponderación de la Hipótesis de Referencia se redujera al 55% antes de que el valor contable superara el valor recuperable sobre la base de nuestras previsiones de julio de 2020.

1.3 ESMA pide cautela con respecto a la presentación por separado de los efectos de la pandemia del COVID-19 en la cuenta de resultados de los emisores, ya que, debido a su generalización, dicha presentación por separado puede no reflejar fielmente los resultados financieros de los emisores en su conjunto, su situación y/o su flujo de caja, lo que iría en detrimento de la comprensión de los estados financieros por parte de los usuarios.

IAG presenta su cuenta de resultados consolidada a 30.6.2020 diferenciando tres columnas de saldos: *Antes de partidas excepcionales*, *Partidas excepcionales* y *Total*. Cabe subrayar que el Grupo también realiza esta presentación en las cuentas de resultados consolidadas de las cuentas anuales de los últimos ejercicios.

Los importes diferenciados como partidas excepcionales se explican en la nota 3 de la IPP, correspondiendo a: (i) 1.269 millones € por la baja de coberturas relacionadas con derivados de combustible y de tipo de cambio sobre ingresos, al preverse que no ocurrirá una proporción importante de las relaciones de cobertura asociadas dado el descenso de la demanda de transporte aéreo; (ii) 731 millones € de deterioro de activos de la flota aérea que ha quedado inmovilizada; (iii) 77 millones € por depreciación de existencias de consumibles relacionadas con el deterioro de flota; y (iv) 22 millones € por la posible sanción de la Oficina del Comisario de Información del Reino Unido en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018.

Asimismo, dentro del apartado *Indicadores de rendimiento alternativos* en las notas de la IPP, explican que: *“Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia. Las partidas excepcionales de la cuenta de resultados incluyen partidas como los importantes acuerdos de liquidación alcanzados con los planes de pensiones del Grupo; una reestructuración significativa; el efecto de las operaciones de*

combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo; una importante baja contable de coberturas; acuerdos judiciales; y el efecto de la venta, baja o deterioro contable de un activo o inversión en un negocio. A la hora de identificar y cuantificar las partidas que se ajustan, el Grupo aplica sistemáticamente una política que define criterios que deben cumplirse obligatoriamente para que una partida sea considerada excepcional. La Dirección cree que estos indicadores adicionales son útiles, ya que excluyen el efecto sobre el beneficio de las operaciones derivado de las partidas excepcionales, que tienen una incidencia menor en las actividades operativas rutinarias del Grupo, mejorando así la comprensión de los usuarios sobre la evolución subyacente del negocio”.

En relación con este asunto, faciliten la siguiente información:

1.3.1 Justifiquen por qué el Grupo diferencia diversas partidas como excepcionales en la cuenta de resultados consolidada.

Al igual que otras compañías que cotizan en bolsa y que elaboran sus estados financieros de conformidad con las NIIF y en consonancia con los requisitos de las NIC 1.97 y NIC 1.98, la Compañía ha presentado partidas excepcionales que, en opinión de la Compañía deben presentarse por separado en virtud de su tamaño o incidencia. La política de partidas excepcionales se ha definido en la nota 2 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2019 y en la nota de Indicadores de rendimiento alternativos de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2020, y las partidas identificadas en cada período de referencia se han explicado en la nota 4 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2019 y en la nota 3 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2020.

La presentación de la cuenta de resultados por parte de la Compañía otorga igual importancia tanto al desempeño subyacente, excluyendo las partidas excepcionales, como al desempeño incluyendo las partidas excepcionales.

La Compañía considera que la presentación por separado de las partidas excepcionales ayuda a proporcionar una mejor representación de la rentabilidad subyacente del Grupo y es una práctica común como medio de comunicar el desempeño financiero a los usuarios de los estados financieros.

En cualquier caso, la Compañía reconsiderará si la forma de presentación de esta información en la cuenta de resultados es la más adecuada.

1.3.2 Respecto a la afirmación: “el Grupo aplica sistemáticamente una política que define criterios que deben cumplirse obligatoriamente para que una partida sea considerada excepcional”, justifique por qué en la nota 2 de las cuentas anuales 2019 mencionaban unas partidas (“planes de pensiones del Grupo,

una reestructuración significativa, el efecto de las operaciones de combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo y el efecto de la venta, baja o deterioro de una inversión en un negocio”) y en la nota 3 de la IPP añaden nuevas partidas (“planes de pensiones del Grupo, una reestructuración significativa, el efecto de las operaciones de combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo; una importante baja contable de coberturas; acuerdos judiciales; y el efecto de la venta, baja o deterioro contable de un activo o inversión en un negocio”).

La información presentada relativa a la política de partidas excepcionales refleja/ejemplifica las que son más pertinentes/significativas y ayuda a los usuarios a comprender los estados financieros, pero no es una lista exhaustiva. La información relativa a la política de partidas excepcionales, en el momento de la presentación de las Cuentas Anuales consolidadas de 2019, se elaboró tomando como base lo que era relevante para ese informe y los informes históricos.

Además, como ocurre con otras políticas contables, cuando las políticas se actualizan debido a cuestiones emergentes, tales como la COVID-19, la información proporcionada también se actualiza en consecuencia.

La política sobre partidas excepcionales se estructura en relación con el proceso de identificación de partidas excepcionales, que incluye, a título enunciativo y no limitativo, si la partida surge del negocio subyacente, su naturaleza recurrente y el quantum.

1.3.3 Respecto a la afirmación: “Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia”, justifique la inclusión de partidas que afectan de forma recurrente a la cuenta de resultados de IAG y de manera generalizada a las entidades del sector, como por ejemplo los deterioros de flota por una menor actividad o una provisión por litigios debidos a la actividad ordinaria de la entidad.

La provisión por litigios por importe de 22 millones de euros se refiere a la multa impuesta por la Oficina del Comisionado de Información (Information Commissioner’s Office, ICO) en el Reino Unido por la sustracción de datos de clientes en British Airways. Dicha sustracción de datos y cualquier investigación reglamentaria y las multas resultantes no forman parte del curso ordinario de los negocios y se consideran excepcionales principalmente debido a la incidencia.

El Grupo no ha registrado un cargo por deterioro (ya sea como excepcional o de otro tipo) desde 2012 y, por consiguiente, la Compañía no considera que dicha actividad sea recurrente. Tanto la incidencia de dicha alteración como la magnitud

de los impactos identificados requieren que el cargo por deterioro sea tratado como excepcional.

1.3.4 En relación con el cargo en la cuenta de resultados a 30.6.2020 de 1.269 millones € por el impacto derivado del exceso de coberturas de combustible y tipos de cambio, aclaren si los juicios y estimaciones empleados para calcular tal ajuste están alineados con los escenarios contemplados en los tests de deterioro de activos no financieros en relación con la recuperación de la demanda o la capacidad ofertada, entre otros aspectos, indicando en caso contrario las diferencias entre unas hipótesis y otras.

Relacionen esta explicación con lo indicado en la nota 17 de la IPP sobre *Gestión del riesgo financiero*, en la que señalan que la estrategia del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible futuro en los próximos tres años dentro de los perfiles de coberturas aprobados.

Como se detalla en la nota 2 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2020, se utilizaron los mismos flujos de caja en la determinación, la anulación de la designación para cobertura y los cálculos del valor en uso utilizados a efectos de deterioro.

La Compañía cubre por adelantado sus compras de combustible y el riesgo de divisas asociado, normalmente reduciendo de forma gradual su cobertura a lo largo de tres años. Este programa de cobertura suaviza los efectos del aumento y/o la disminución de los precios. El nivel de cobertura se basa en el consumo futuro previsto y cumple los criterios de alta probabilidad con arreglo a la NIIF 9. El impacto de la COVID-19 ha supuesto una reducción excepcional del nivel previsto de consumo de combustible durante el período en que se habían suscrito los derivados.

De conformidad con la NIIF 9.6.5.12b, la contabilidad de cobertura resultante deberá interrumpirse cuando ya no se prevea que se produzca la operación prevista. El análisis de esta baja se realizó a lo largo de todo el período en el que estaban en vigor el combustible y los derivados de divisas asociados, y en los casos en que el nivel de dichos derivados superaba el consumo de combustible previsto, se interrumpía la contabilidad de cobertura.

2. La entrada en vigor el 1.1.2019 de la NIIF 16 *Arrendamientos* supone un cambio significativo en las estructuras del balance para entidades con grandes carteras de arrendamientos, como sucede con IAG.

ESMA publicó en octubre de 2019 las prioridades comunes de supervisión de información financiera, y junto con los supervisores nacionales de la Unión Europea, identificó una serie de aspectos que los emisores y sus auditores debían considerar en la

elaboración y auditoría de las cuentas del ejercicio 2019. Entre dichos aspectos, se encuentran determinadas cuestiones específicas relacionadas con la NIIF 16.

En relación con dichas cuestiones específicas, se les requiere la siguiente información:

2.1 En la nota 2 de la memoria consolidada, el Grupo indica que recurre regularmente a operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones, evaluando en cada operación si se cumplen los requisitos de la NIIF 15 *Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes* para considerarse como una venta, y en tal caso, dar de baja el activo asociado y reconocer el activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento. Si por el contrario no se considera como una venta bajo NIIF 15, se mantiene el activo en el epígrafe de inmovilizado material y se reconoce un pasivo por financiación de activos por el importe resultante de la enajenación. En la nota 23 sobre *Deudas a largo plazo* se desglosa un saldo de 1.254 millones € a 31 de diciembre de 2019 en concepto de pasivos por financiación de activos (siendo de 0 € en 2018).

Dado que se trata de operaciones materiales y recurrentes para el Grupo, faciliten la siguiente información (NIIF 16.B52):

2.1.1 Los motivos para realizar transacciones de venta con arrendamiento posterior y la preponderancia de dichas transacciones en el ejercicio 2019, así como en el ejercicio 2020. En este sentido, el saldo de pasivos para la financiación de activos se ha incrementado desde los 1.254 millones € a cierre de 2019 hasta los 1.874 millones € a 30 de junio de 2020.

La Compañía recibe una cantidad significativa de aeronaves cada año y, dado el costo relativamente alto de una aeronave individual, la Compañía busca financiar dichas aeronaves de forma habitual.

Esta financiación puede incluir operaciones de venta y posterior arrendamiento (*sale and leaseback*), financiación de aeronaves individuales o arrendamientos directos (cuando el arrendador compra la aeronave). La financiación de cada aeronave estará influenciada por una serie de factores, que incluyen: el costo de financiación entre diferentes estructuras financieras; el número de aeronaves que se entregan en un período, y; el tipo de aeronave (fuselaje estrecho o ancho).

En 2019 se obtuvieron 824 millones de euros de financiación mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento (*sale and leaseback*), en comparación con 2.286 millones de euros de financiación obtenidos por otros medios. Durante el semestre hasta el 30 de junio de 2020 se obtuvieron 319 millones de euros mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento (*sale and leaseback*), en comparación con otra financiación obtenida por importe de 2.709 millones de euros.

El aumento de los pasivos por financiación de activos de 1.254 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 a 1.874 millones de euros al 30 de junio de 2020 se debe exclusivamente a los factores antes mencionados. Es importante señalar que todos los arrendamientos financieros reconocidos según la NIC 17 (que representaron 5.928 millones de euros en la transición a la NIIF 16 a 1 de enero de 2019) representan las mismas estructuras de financiación que los pasivos por financiación de activos. En la transición a la NIIF 16, los arrendamientos financieros existentes tuvieron que clasificarse como pasivos por arrendamiento, en lugar de pasivos por financiación de activos, debido a los requisitos de la NIIF 16, aunque los nuevos arrendamientos financieros desde el 1 de enero de 2019 se clasifican como pasivos por financiación de activos.

2.1.2 Las principales condiciones de las distintas transacciones de venta con arrendamiento posterior, que permiten considerar en unos casos que se cumple con NIIF 15 y en otros no, con las consiguientes diferencias en el tratamiento contable.

La NIIF 16.99 estipula que en una operación de venta y posterior arrendamiento (*sale and leaseback*) la consideración de una obligación de desempeño se ha satisfecho según la NIIF 15. La NIIF 15.31 continúa diciendo que en una operación se transfiere un activo y, como tal, se ha producido una venta, cuando la contraparte obtiene el control de ese activo. La Compañía lleva a cabo esta evaluación del control de conformidad con la NIIF 15.33 y evalúa cada operación caso por caso.

Cuando se determina que el control ha pasado a la contraparte, se aplica el criterio de la NIIF 16. Cuando se determina que el control no ha pasado a la contraparte, el activo no se da de baja y se aplica la NIIF 9 a la contraprestación recibida, reconociendo el pasivo asociado dentro de los préstamos a largo plazo al coste amortizado.

La principal transacción en la que se determina que el control no se ha transferido a la contraparte se refiere a los arrendamientos operativos japoneses con opción de compra (*Japanese Operating Leases with Call Options, JOLCO*). Un JOLCO ofrece al arrendatario la opción de comprar la aeronave después de un período de tiempo predeterminado. Cuando se espera que dicha opción va a ser ejercida, se asume que el control permanece en la Compañía. Según la NIC 17, los JOLCO se registraron como arrendamientos financieros.

2.1.3 Si existen pagos no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamiento.

La Compañía tiene una exposición limitada a los pagos incluidos en los contratos de arrendamiento que no constituyen pagos fijos o fijos por sustancia. Dichos pagos se limitan a pagos de arrendamiento variables.

La Compañía tiene una pequeña cantidad de arrendamientos con pagos variables que dependen de un índice (como alquileres de propiedades vinculados con índices de inflación) o de una tasa (como alquileres de aviones vinculados con una tasa de interés). Dichos pagos de arrendamiento variables se incorporan en la medición de un pasivo por arrendamiento al inicio del arrendamiento, y una modificación del arrendamiento se registra posteriormente cuando dicho índice o tasa cambia.

Además, la Compañía tiene una pequeña cantidad de arrendamientos que incorporan pagos por uso o pagos basados en los ingresos generados dentro de un período definido. Estos pagos por arrendamiento variables se excluyen de la medición del pasivo por arrendamiento y se reconocen en la cuenta de resultados cuando se incurren. Como se detalla en la respuesta a la consulta 2.3.3, el importe de los pagos por arrendamientos variables incluidos en la cuenta de resultados de 2019 fue de 28 millones de euros.

2.1.4 El efecto en los flujos de efectivo de las transacciones de venta con arrendamiento posterior en el ejercicio 2019 y en el primer semestre de 2020.

La financiación total obtenida mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento (*sale and leaseback*) ascendió a 824 millones de euros en 2019 y a 319 millones de euros en el primer semestre de 2020. Estas cifras forman parte de la Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial en el Estado de flujos de caja.

2.2 En el caso concreto de aquellas operaciones de venta y posterior arrendamiento de aeronaves que se considera que constituyen una venta bajo NIIF 15, indiquen si se han registrado activos por pagos anticipados o bien pasivos por financiación adicional por haber recibido contraprestaciones por la venta cuyo valor razonable era diferente al valor razonable del activo, o bien los pagos por arrendamiento no son a precios de mercado (NIIF 16.101). En caso afirmativo, indiquen cómo han determinado el importe del activo o pasivo a registrar, y si la valoración se ha realizado internamente o ha participado algún experto independiente.

En este sentido, indiquen si tienen relación los importes en concepto de pagos anticipados registrados a 31.12.2019 dentro de los epígrafes de *Otros activos no corrientes y corrientes*, por 273MM y 1.314MM, respectivamente, según los desgloses de la nota 18.

La realización de las operaciones de venta y posterior arrendamiento (*sale and leaseback*) se produce en el punto de entrega del fabricante. La compraventa de la aeronave se realiza a precios de mercado y en condiciones de plena competencia y, por consiguiente, el valor razonable es equivalente al precio de compra.

Por lo tanto, no hay saldos a 31 de diciembre de 2019 registrados en Otros activos no corrientes ni en Otros activos corrientes relacionados con operaciones de venta y posterior arrendamiento.

2.3 En la nota 13 Arrendamientos informan que a 31 de diciembre de 2019 el Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras por 787 millones € por compromisos de arrendamientos que aún no han comenzado, así como 871 millones € por opciones de prórroga posibles.

Faciliten información adicional sobre la flexibilidad que aportan los arrendamientos al Grupo, informando más detalladamente acerca de salidas de efectivo futuras a las que el Grupo está potencialmente expuesto y que no estén reflejadas en la valoración de los pasivos por arrendamiento, en relación con (NIIF 16.59):

2.3.1 Existencia de opciones de rescisión de arrendamientos de aeronaves.

Las salidas de efectivo futuras que se prevé que se deriven de los arrendamientos en los que se han utilizado las opciones de resolución para determinar la fecha de finalización del plazo de arrendamiento eran cero a 31 de diciembre de 2019 (ya que en todos los plazos de arrendamiento se presumía que no se ejercerían las cláusulas de resolución anticipada) y, de conformidad con la NIC 1.31, no se consideró necesario incorporar esa información.

2.3.2 Restricciones impuestas por los arrendamientos, como por ejemplo si exigen el mantenimiento de determinadas ratios financieras.

Los arrendamientos existentes en los periodos reportados no contienen tales restricciones. Estos arrendamientos sí contienen restricciones contractuales estándar relativas, entre otras cuestiones, a una operación legal y segura, al subarriendo, a la conservación de registros y al mantenimiento de la aeronave.

2.3.3 Información adicional sobre los pagos por arrendamiento variables, en relación con los motivos del arrendatario para recurrir a ellos y la preponderancia de dichos pagos con respecto a los pagos fijos, así como las variables fundamentales de las que dependen los pagos por arrendamiento variables. En nota 13 se desglosa que los importes reconocidos en la cuenta de resultados 2019 ascendieron a 28 millones € por pagos por arrendamientos variables no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamientos.

La existencia de pagos variables por arrendamientos no es frecuente en la Compañía. Para demostrar el impacto financiero de dichos pagos, la Compañía reconoció un gasto en la nota 13 por el importe de 28 millones de euros en comparación con una salida total de efectivo (como se detalla en la respuesta a la

pregunta 2.5.1 de este mismo escrito) en 2019 de 2.057 millones de euros, es decir, menos del 2%.

La Compañía tiene un pequeño número de contratos de arrendamiento que incorporan el pago por uso o pagos basados en los ingresos generados en un período determinado. Estos elementos variables se excluyen de la valoración del pasivo por arrendamiento y se reconocen, cuando se incurre en ellos, en la cuenta de resultados.

2.3.4 La existencia de garantías de valor residual y motivos para otorgarlas, indicando su exposición.

El valor razonable de las salidas de efectivo futuras asociadas a las garantías del valor residual a 31 de diciembre de 2019 era de 51 millones de euros.

Un pequeño número de las contrapartes de los arrendamientos de la Compañía incorporan garantías del valor residual para proteger sus flujos de efectivo futuros. Esas garantías forman parte de las negociaciones comerciales.

De conformidad con la NIC 1.31, la incorporación de dicha información no se consideró material.

2.4 En lo relativo a la determinación del plazo de los contratos de arrendamiento con opciones de renovación y rescisión, en la nota 2 sobre *Juicios* indican que el Grupo determina el plazo del arrendamiento como el plazo no rescindible, junto con los eventuales periodos cubiertos por una opción de prórroga del arrendamiento si está razonablemente seguro de que se ejercerá, o los eventuales periodos cubiertos por una opción de rescisión del arrendamiento, si está razonablemente seguro de que no la ejercerá. El Grupo aplica juicios a la hora de evaluar si está razonablemente seguro de que ejercerá o no la opción de renovación o rescisión del arrendamiento. Dichos juicios incluyen considerar los planes de flota que sostienen los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica en materia de opciones de prórroga. Después de la fecha de comienzo, el Grupo vuelve a evaluar el plazo de arrendamiento si se ha producido un suceso o cambio importante en las circunstancias y afecta a la capacidad del Grupo para ejercer o no la opción de renovación o rescisión. En la nota 24 indican que la duración del activo arrendado en el caso de aeronaves para las que se han registrado provisiones para grandes reparaciones es de hasta 12 años.

2.4.1 Faciliten una explicación más concreta de las opciones de prórroga y/o rescisión consideradas en sus contratos de arrendamiento, e incorporen información relativa a los juicios aplicados para determinar si existe certeza razonable de que estas opciones serán o no ejercitadas. En este sentido, expliquen cómo han incorporado su experiencia histórica en la estimación del

plazo de arrendamiento, indicando en la medida de lo posible el plazo estimado de arrendamiento para los diferentes tipos de contratos de flota.

Como se indica en los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, la Compañía tiene 383 aeronaves que se contabilizan con arreglo a la NIIF 16. De estas, aproximadamente el 25% incorporan opciones de extensión.

La Compañía celebra contratos de arrendamiento con una amplia gama de arrendadores y el tenor de cualquier arrendamiento depende, entre otros factores, de la aerolínea que lo celebra, de la aeronave que se arrienda, del plan de flota de la aerolínea y de las condiciones de mercado imperantes. El plazo de arrendamiento de la flota oscila entre 5 y 12 años.

Para determinar el plazo del arrendamiento, la Compañía utiliza tanto la experiencia histórica como las expectativas del plan de flota a la fecha de inicio del arrendamiento. La Compañía suele incorporar prórrogas del arrendamiento para proporcionar flexibilidad en el futuro. Por lo general, el otorgamiento de esas opciones (y las de rescisión) da lugar a costes de arrendamiento más elevados, de modo que, si la Compañía tiene la intención de utilizar el activo asociado por más tiempo, el arrendamiento en la fecha de inicio será más largo antes de que entre en vigor la opción de prórroga.

En la nota 2 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2019 se presenta un resumen de los juicios aplicados.

2.4.2 Indiquen si en 2020, por la situación generada por el COVID-19, el Grupo está revaluando el plazo de arrendamiento, indicando las consecuencias financieras de tal revaluación (amortización, coste de las rescisiones, existencia de penalizaciones, etc). En caso de que al 30.6.2020 hayan registrado algún impacto contable por la referida revaluación, descríbanlo.

A 30 de junio de 2020, dado el relativamente corto período de tiempo transcurrido entre el inicio del brote de COVID-19 y el final del período reportado, la Compañía no había cambiado su evaluación con respecto a sus plazos de arrendamiento.

Como parte del proceso de elaboración de la información financiera anual, la Compañía reevaluará sus expectativas con respecto al ejercicio de opciones de extensión y de terminación anticipada para las Cuentas Anuales de 2020 y actualizará los términos del arrendamiento en la medida necesaria.

2.5 En la nota 13b indican que el Grupo tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por valor de 2.097 millones € en 2019.

2.5.1 Faciliten una conciliación entre dicho importe y el flujo de 1.507 millones € que aparece en el Estado de Flujos de Efectivo en concepto de “Amortización de pasivos por arrendamientos”.

En la nota 13c de las Cuentas Anuales consolidadas de 2019 se incluye una sola cifra para los flujos de efectivo relacionados con arrendamientos. La Compañía presenta las cifras en el Estado de Flujos de Efectivo de conformidad con la NIIF 16.50, en el que se muestran por separado los flujos de efectivo para el reembolso de la parte del pasivo por arrendamiento por concepto de principal e intereses.

En el estado de flujos de efectivo, las actividades de financiación incluyen el reembolso del principal de los pasivos por arrendamiento, las actividades de explotación incluyen el reembolso de los intereses, y los arrendamientos en los que no se aplica la contabilidad de arrendamientos se clasifican dentro de las actividades de explotación.

A continuación, se muestra la conciliación para llegar a la suma indicada en la nota 13c de 2.057 millones de euros:

<i>Amortización de pasivos por arrendamiento</i>	
<i>– actividades de financiación</i>	<i>1.507 millones €</i>
<i>Intereses pagados – actividades de explotación</i>	<i>441 millones €</i>
<i>Otros – actividades de explotación</i>	<i><u>109 millones €</u></i>
<i>Total salidas de efectivo por arrendamientos</i>	<i>2,057 millones €</i>

Otros importes de flujo de efectivo se refieren a pagos de alquileres a corto plazo, pagos de arrendamientos variables y arrendamientos de bajo valor, todos los cuales no se incorporan en la determinación de un pasivo por arrendamiento.

2.6 En la nota 33 de la memoria consolidada relativa a *Cambios de políticas contables* desglosan los importes ajustados en los diferentes epígrafes del balance consolidado a 1.1.2019, fecha de adopción de la NIIF 16.

2.6.1 Expliquen la naturaleza del importe de 232 millones € registrado como “Contratos de servicio” dentro del saldo de pasivo por arrendamientos reconocido a 1.1.2019, relacionándolo con los conceptos que establece la NIIF 16.27 en la valoración inicial del pasivo por arrendamiento.

Los 232 millones de euros de contratos de servicio incorporados en la nota 33 corresponden a los ajustes que la Compañía ha realizado en dichos contratos, que según la NIC 17 y la CINIIF 4 no contenían un arrendamiento, pero sí lo contenían según los criterios de reconocimiento de la NIIF 16. Estos contratos de servicio específicos se referían a contratos en los que se exigía a la contraparte que tuviera activos específicos inmediatamente disponibles para su uso por la

Compañía durante el período de vigencia del contrato, lo que en el momento de la transición dio lugar al reconocimiento del pasivo por arrendamiento mencionado.

La NIIF 16.27 se refiere a los requisitos de medición de pasivo por arrendamiento al comienzo de un arrendamiento. La nota 33 se refiere a la nota de transición a la NIIF 16, que reconoce los pasivos por arrendamiento y los activos por derecho de uso en el momento de la transición, no al comienzo del arrendamiento. Por lo tanto, no es posible satisfacer los requisitos de la NIIF 16.27 en el momento de la transición.

2.7 En la nota 16 de la IPP correspondiente al primer semestre de 2020, IAG indica que durante el periodo de seis meses finalizado a 30.6.2020, en el marco de una serie de modificaciones de los arrendamientos, las condiciones que llevaban al Grupo a registrar provisiones para grandes reparaciones por el coste de devolver los activos de flota en las condiciones definidas previamente en los contratos, han sido eliminadas, revirtiéndose contra la cuenta de resultados semestral un importe de 109 millones €.

2.7.1 Faciliten información acerca de la naturaleza de las modificaciones en los contratos de arrendamiento de aeronaves, indicando si están relacionadas con el COVID-19.

Las modificaciones de los contratos de arrendamiento se iniciaron y finalizaron antes del inicio del brote de COVID-19. Las modificaciones de los contratos de arrendamiento, entre otros cambios, dieron lugar a que los arrendadores renunciaran a los requisitos contractuales de mantenimiento y, en consecuencia, las provisiones se revirtieron a la cuenta de resultados. Estas modificaciones se realizaron en el curso normal de la actividad y las modificaciones posteriores dieron lugar no sólo a una revisión del pasivo por arrendamiento y del activo por derecho de uso asociado, sino también a provisiones asociadas que, de conformidad con la NIIF 16.25, no se tuvieron en cuenta en la determinación inicial del pasivo por arrendamiento.

2.7.2 Indiquen el tratamiento contable aplicado a tales modificaciones en los contratos de arrendamiento, señalando expresamente si han considerado las modificaciones a la NIIF 16 aprobadas por el IASB en mayo de 2020, en relación con ciertas exenciones en la aplicación de la norma como consecuencia del COVID-19.

El tratamiento aplicado a los arrendamientos renegociados se ha registrado de conformidad con las NIIF 16.44 a 46.

A 30 de junio de 2020, la UE no había adoptado el expediente práctico de la IASB sobre las concesiones de alquiler y, por consiguiente, la Compañía no hizo uso de dicho expediente práctico.

3. La NIIF 9 se mantiene como una de las prioridades de supervisión para el ejercicio 2019. En concreto, ESMA enfatiza la necesidad de que los emisores faciliten un nivel de desglose adecuado que permita al inversor evaluar el deterioro registrado y entender los juicios y asunciones realizados.

IAG explica en la nota 2 de la memoria consolidada, en relación con el *Deterioro de activos financieros*, que en cada fecha de balance el Grupo reconoce provisiones por pérdidas crediticias previstas en activos financieros a coste amortizado basándose en las pérdidas a 12 meses o a lo largo de su vida útil, dependiendo de si se ha producido un aumento significativo del riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Se indica que este enfoque simplificado, basado en el cálculo y reconocimiento de las pérdidas crediticias previstas a lo largo de la vida útil, se aplica a los contratos que tienen un vencimiento de un año o menos, incluidos los deudores comerciales.

En la nota 18 sobre *Deudores comerciales y otros deudores*, se facilita un desglose de la antigüedad del saldo de deudores comerciales, el cual asciende a 2.368 millones €, con una provisión de 112 millones € dotada sobre el 20% del saldo vencido a más de 60 días, cuyo importe bruto es de 551 millones €.

3.1 Respecto a las prácticas de gestión del riesgo de crédito, faciliten las definiciones de impago que utiliza el Grupo, así como la forma en que se han agrupado los instrumentos si las pérdidas crediticias esperadas se han valorado de forma colectiva por considerar que existen pautas de pérdida similares (NIIF 7.35F).

Las compañías operadoras del Grupo no tienen un período definido de mora, pero tienen en cuenta el riesgo crediticio de cada cliente para determinar en qué momento se clasifica el saldo vencido de un cliente como en mora.

Una cuenta por cobrar comercial se da de baja cuando no hay una expectativa razonable de recuperar los flujos de efectivo contractuales.

Para obtener detalles sobre la agregación de los saldos de las cuentas para la evaluación de las pérdidas crediticias previstas, véase la respuesta a la pregunta 3.2 ii) de este escrito.

3.2 En relación con el reconocimiento de las pérdidas crediticias esperadas, faciliten una explicación específica según las características de la actividad del Grupo, acerca de (NIIF 7.35G): (i) la base de las variables, hipótesis y técnicas de estimación utilizadas para valorar las pérdidas crediticias esperadas durante la vida del activo; (ii) cómo se ha integrado información de carácter prospectivo en la determinación de dichas pérdidas crediticias esperadas, incluida información macroeconómica; y (iii) si en el ejercicio 2020 se han producido cambios en las técnicas de estimación o en las hipótesis significativas dada la situación en el sector provocada por el COVID-19.

- (i) Como se indica en la nota 2 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2019, la Compañía aplica el enfoque simplificado para la determinación de las pérdidas crediticias previstas para las cuentas por cobrar comerciales que tienen menos de 12 meses de antigüedad. De conformidad con la NIIF 9.B5.5.35, la Compañía aplica una matriz de provisiones, que difiere entre las compañías operadoras del Grupo. Los datos históricos de este modelo evalúan las pérdidas incurridas en períodos de hasta 24 meses con el análisis asociado en cuanto al perfil de pago típico que conduce a un porcentaje de pérdida crediticia prevista para cada categoría de edad.

Al realizar esta evaluación histórica, cada compañía operadora agrupa las cuentas por cobrar comerciales en función de sus características de riesgo crediticio compartido. Entre ellas figuran, por ejemplo, la agregación por ingeniería, aerolínea y servicios de tierra.

Además, la empresa realiza un examen cuenta por cuenta en cada fecha de presentación de informes en relación con los saldos que no estén vencidos, a fin de determinar si se debe hacer una provisión específica con cargo a esa cuenta.

- (ii) Además de la evaluación histórica, la Compañía también toma en consideración los datos macroeconómicos futuros, incluidas las tasas específicas del PIB de los países asociados con esas cuentas por cobrar. El reconocimiento de cualquiera de esos ajustes se basa en la importancia relativa del ajuste identificado.
- (iii) En el transcurso del año 2020, la Compañía ha emprendido una serie de acciones en respuesta a la COVID-19 y la evaluación de las pérdidas crediticias previstas derivadas de las cuentas por cobrar comerciales. En lo que respecta al control del crédito, los siguientes procedimientos son ejemplos de los enfoques adoptados: una mayor atención al cobro de los saldos pendientes tan pronto como sean exigibles; una reevaluación del riesgo crediticio de cada cliente, exigiendo a los que tienen un riesgo crediticio mayor o creciente que efectúen pagos de depósito o que paguen por adelantado los servicios (como los de ingeniería), y acuerdos alcanzados para compensar los saldos pendientes de cobro y de pago con las contrapartes. Dado el periodo relativamente corto transcurrido desde el inicio del brote de COVID-19 hasta el 30 de junio de 2020, la Compañía no ha hecho ninguna revisión de la metodología de estimación contable.

La Compañía está en proceso de finalizar su enfoque para la estimación de las pérdidas crediticias esperadas para las Cuentas Anuales de 2020.

3.3 Para comprender el efecto de las garantías reales y otras mejoras crediticias sobre los importes resultantes de las pérdidas crediticias esperadas que se mencionan en la nota 25d de la memoria consolidada sobre riesgo de contrapartida, faciliten información más específica sobre las garantías constituidas u otras mejoras de crédito, indicando si existen cuentas a cobrar que

se liquidan mediante cámaras de compensación propias del sector, como las operadas por IATA (NIIF 7.35K).

En este sentido, justifiquen por qué a 31.12.2019 existían cuentas a cobrar vencidas a más de 60 días, por un saldo neto de provisión de 439 millones €, para las que la provisión por insolvencias de crédito supone solamente el 20% del saldo bruto a cobrar.

A 31 de diciembre de 2019, la Compañía no tenía garantías a favor de contrapartes. Esto cambia de un período contable a otro, pero a 31 de diciembre de 2019, este importe era de 0 euros.

Cada una de las compañías operadoras utiliza cámaras de compensación específicas del sector, entre ellas la IATA para las transacciones entre líneas, la BSP para las transacciones de las agencias de viajes y la CAS para las transacciones de transporte de mercancías.

La información que figura en la nota 18 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2019 indica que la categoría de antigüedad más avanzada de las cuentas por cobrar comerciales es superior a 60 días. Dentro de esta categoría, las cuentas por cobrar comerciales con una mora de al menos 12 meses, a 31 de diciembre de 2019, ascendían a 100 millones de euros, frente a los cuales la provisión por pérdidas crediticias previstas ascendía a 95 millones de euros, lo que representa el 95%. La cantidad residual no provisionada en esta categoría de antigüedad es irrelevante.

4. En el Informe de Gestión consolidado, en el apartado relativo al entorno regulatorio, se informa sobre el Acuerdo de Salida entre el Reino Unido y la UE alcanzado en septiembre de 2019, y que tuvo como consecuencia que el Reino Unido abandonó formalmente la UE el 31.1.2020 y entró en un periodo de transición que conserva el statu quo general hasta finales de diciembre de 2020. En este sentido, destaca el compromiso de IAG con los reguladores nacionales en relación con el tema de su propiedad y control en caso de un Brexit sin acuerdo, señalando que durante el verano de 2019 todas las autoridades nacionales relevantes (Austria, Francia, Irlanda y España) confirmaron que las aerolíneas individuales de IAG cumplían las normas de propiedad de la UE correspondientes si se implementaran los planes correctivos pertinentes. IAG concluye indicando que sigue considerando que, incluso en el supuesto de que no se produzca un acuerdo tras el periodo de transición, el Brexit no tendrá un efecto a largo plazo significativo en su negocio.

Dada la relevancia del Brexit y sus potenciales consecuencias para el Grupo IAG, faciliten información adicional acerca de:

4.1 En qué consisten los “planes correctivos pertinentes” que mencionan en su Informe de Gestión, y que aplicarían para cumplir con las normas de propiedad de la UE, en caso de un Brexit sin acuerdo.

El Reglamento (CE) N° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo establece como condición, tanto para otorgar una licencia a una compañía aérea por un estado miembro como para su mantenimiento, que la mayoría de su capital social sea propiedad de, y que esté efectivamente controlada por, estados miembros del EEE o sus nacionales (incluida la propiedad de Suiza y/o de nacionales suizos) o una persona calificada como tal a los efectos del artículo 4 del Reglamento (CE) N° 1008/2008 en virtud de lo establecido en un acuerdo con un tercer país del que la UE sea parte (el "requisito de propiedad y control"). Después del 31 de diciembre de 2020 (y suponiendo que no se extienda el período de transición del Brexit), los ciudadanos del Reino Unido dejarán de considerarse elegibles para el requisito de propiedad y control, salvo que se firme un acuerdo entre el Reino Unido y la UE que establezca lo contrario.

Según lo exigido por la UE, cada una de las aerolíneas de IAG que posee una licencia de operación de la UE (diferentes a British Airways ya que no estaba obligada a hacerlo) presentó un plan correctivo sobre propiedad y control ante la correspondiente autoridad competente en materia de licencias. Los planes correctivos presentados por las aerolíneas de IAG detallan las medidas que deben tomarse para garantizar que dichas aerolíneas continúan cumpliendo con el requisito de propiedad y control una vez finalizado el período de transición, en caso de que esto tuviera lugar sin que se firmara un acuerdo de transporte aéreo satisfactorio entre la UE y Reino Unido. En el momento de la fusión de British Airways e Iberia en 2011, se implementaron estructuras de nacionalidad para los dos grupos con el fin de preservar las licencias de ruta existentes, las cuales se describen en detalle en el Documento de Registro de fusión (apartado 3.6.5) presentado ante la CNMV con ocasión de su fusión y que también está disponible en la web corporativa de IAG. De acuerdo con los planes correctivos, Aer Lingus y Vueling estarán protegidos por estructuras similares o equivalentes. Los planes correctivos también prevén que el Consejo de IAG estará compuesto por una mayoría de consejeros independientes que sean ciudadanos de la UE.

Las correspondientes autoridades de concesión de licencias encargadas de las aerolíneas de la Compañía han confirmado que la implementación de los planes correctivos supondría que cada una de las aerolíneas de IAG cumpliría con el requisito de propiedad y control exigido por el Reglamento (CE) N° 1008/2008 en caso de que el Reino Unido y la UE no lleguen a un acuerdo de transporte aéreo satisfactorio antes del 31 de diciembre de 2020. Es la intención de la Compañía que, en caso necesario, los planes correctivos se promulguen antes de finales de 2020.

4.2 Si a día de hoy las diferentes aerolíneas individuales que integran IAG cumplirían con dichas condiciones de propiedad y control, indicando en caso negativo los ajustes necesarios que se llevarían a cabo para cumplir con las normas de la UE.

A fecha de hoy, cada una de las aerolíneas de IAG cumple con los requisitos actuales de propiedad y control del artículo 4 f) del Reglamento (CE) 1008/2008 de la UE.

5. El Grupo IAG tiene varios planes de prestación definida, destacando el impacto significativo de los planes APS y NAPS de la aerolínea British Airways en los estados financieros consolidados de los últimos ejercicios.

El Plan APS se cerró a nuevos miembros en 1984. A 31 de diciembre de 2019, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida de este plan era de 12 años (11 años en 2018).

En el ejercicio 2019, el resultado consolidado presenta un cargo de 672 millones € de gastos de personal, calificado como excepcional por el Grupo por corresponder a un aumento de los pasivos por prestaciones definidas del plan APS, tras el acuerdo de liquidación alcanzado entre los Administradores del plan y la aerolínea, que fue aprobado por el Alto Tribunal en noviembre de 2019, según se explica en la nota 4 de la memoria consolidada. Se añade en nota 30 que los hechos se remontan a 2014, cuando el Administrador del plan propuso un aumento adicional discrecional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago para el año finalizado el 31.3.2014. Tras varias sentencias judiciales en sentidos opuestos, las partes han llegado al mencionado acuerdo en 2019, el cual establece que: *“el Administrador de APS tiene permitido, sujeto a determinadas pruebas de viabilidad, conceder aumentos discrecionales de modo que las pensiones de APS se incrementen por hasta la variación anual del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI) a partir de 2021, con compensaciones parciales a cuenta que se irán aproximando al RPI antes de 2021 (...). British Airways ha realizado una provisión por una indemnización de 47 millones € pagadera de forma parcial o íntegra, según corresponda, tras la valoración trienal del plan a 31.3.2027, en el caso de que dicha valoración demuestre que el plan no es capaz de satisfacer los incrementos de las pensiones según el RPI durante el resto de vida del plan”*.

El Plan NAPS se cerró a nuevos miembros en 2003. En la nota 4 se añade que el NAPS se cerró a devengos futuros de prestaciones y el plan BARP a aportaciones futuras desde el 31 de marzo de 2018, indicándose que ambos planes fueron reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado BAPP. Estos cambios provocaron una reducción de los pasivos por prestaciones definidas de NAPS, que supusieron un abono neto de 678 millones € en el resultado del 2018. A 31.12.2019 la duración media ponderada de la obligación de prestación definida de este plan era de 19 años (19 años en 2018).

En relación con el plan NAPS, faciliten la siguiente información:

5.1 Aclaren el sentido de la expresión de que NAPS está cerrado a devengos futuros de prestaciones, relacionándolo con su contabilización en próximos ejercicios.

Cuando un plan de pensiones se cierra a devengos futuros, todos los miembros activos que siguen trabajando para British Airways dejan de acumular más prestaciones en el plan durante el resto de su período de empleo. Las prestaciones que ya han acumulado en el momento del cierre permanecen en el plan y siguen contabilizándose de la misma manera, que es efectivamente la misma que para las personas que dejan la compañía.

Estos miembros pasan a ser conocidos como miembros "diferidos" hasta el momento en que empiezan a percibir sus prestaciones.

Esta es la terminología y la incidencia estándar de los planes de pensiones de prestación definida del Reino Unido y las hipótesis actuariales de la NIC 19 lo tienen en cuenta, puesto que el tratamiento contable ya se aplica a otros miembros diferidos.

5.2 Aclaren por qué en la nota 4 indican que NAPS fue reemplazado por un plan de aportación definida flexible, y en la nota 30 se enmarca a NAPS dentro de los planes de prestación definida del Grupo.

El plan NAPS se cerró a devengos futuros y, desde el momento de este cierre, fue reemplazado para la futura relación laboral de los trabajadores existentes por un plan de aportación definida a partir del 1 de abril de 2018. Esto significa que los trabajadores tendrán prestaciones procedentes de dos fuentes: el antiguo plan de prestaciones definidas NAPS y el nuevo plan de aportación definida, el Plan de Pensiones de British Airways (BAPP).

El plan NAPS no es un plan de aportación definida y ha sido clasificado como un plan de prestaciones definidas en la nota 30.

5.3 En relación con el cambio de IPC a RPI acordado para APS en 2019, aclaren si en NAPS pudiera producirse un incremento similar de las pensiones futuras, teniendo en cuenta que ambos planes APS y NAPS son gestionados por diferentes Consejos de Administradores, pero parte de su actividad es común y algunas de las reuniones del Consejo y los comités se celebran en paralelo.

APS y NAPS son planes independientes, con diferentes escrituras fiduciarias reguladoras. En el plan NAPS, cualquier cambio voluntario de indexación de la pensión requeriría la aprobación de British Airways. La indexación de la pensión en NAPS está vinculada a una orden anual emitida por el Gobierno del Reino Unido, que a partir de 2010 se ha vinculado a la medición de la inflación del IPC.

5.4 Dado que el Plan NAPS se cerró a nuevos miembros en 2003, expliquen por qué la duración media ponderada de NAPS es de 19 años, al igual que lo era a 31.12.2015, sin verse reflejados cambios en la afiliación que a priori deberían traducirse en una reducción de la duración media.

La duración media ponderada de los pasivos del plan es una medida del período medio durante el cual los flujos de efectivo liquidan la obligación asociada de prestaciones a los empleados, ponderada por el valor actual de los flujos de efectivo de las prestaciones proyectadas del plan. La duración depende tanto de los flujos de efectivo de las prestaciones proyectadas (y, por tanto, de la afiliación al plan) como de las hipótesis utilizadas para calcular la obligación por prestaciones definidas (que es el valor actual de los flujos de efectivo futuros); en particular, si se reduce el tipo neto de descuento,

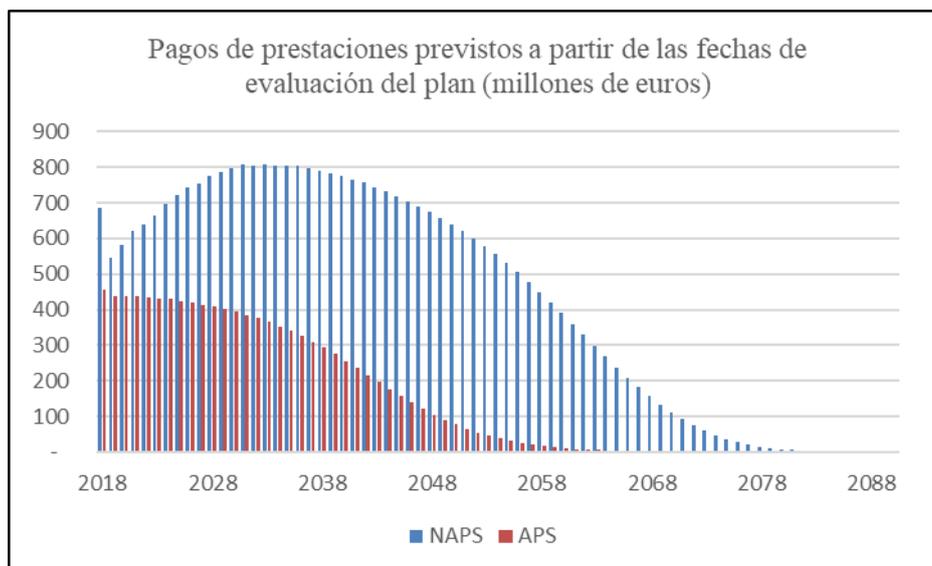
aumenta la ponderación de los flujos de efectivo posteriores y aumenta la duración total (siendo iguales todas las demás hipótesis).

El tipo neto de descuento para NAPS se ha reducido considerablemente desde el 31 de diciembre de 2015, cuando era del 3,85%, al 2,05% a 31 de diciembre de 2019. Esto ha compensado los cambios en la composición del plan que de otro modo habrían dado lugar a una disminución de la duración.

5.5 En relación con la duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas de NAPS, faciliten información sobre la distribución del calendario de pago de las prestaciones (NIC 19.147c).

Como el plan es independiente de British Airways, los pagos de la compañía se fijan por la valoración actuarial completa cada tres años. Los pagos a los miembros se efectúan directamente por el plan y British Airways no está involucrada en este proceso. La naturaleza del calendario y las cantidades de los pagos de las prestaciones es por naturaleza compleja y, en consecuencia, la distribución de los plazos de los pagos de las prestaciones se ilustra mejor de manera gráfica.

El gráfico que se incluye a continuación ilustra la estimación de los pagos de prestaciones sin descontar que se prevé que se paguen en los planes APS y NAPS a lo largo de sus vidas, derivada de los datos utilizados en las últimas valoraciones trienales de cada plan:



Es importante señalar que los pagos de beneficios proyectados representan flujos de efectivo no descontados y no se correlacionarán directamente con la duración promedio ponderada descontada de un plan.

En relación con el plan APS, faciliten la siguiente información:

5.6 Expliquen si existe un riesgo de incorporación de nuevas prestaciones sin previsión de fondos en la actualidad, a las que British Airways se vería expuesta, al no indicarse expresamente que el plan esté cerrado a devengos futuros, como sí señalan para NAPS.

Si bien el plan APS no está cerrado a devengos futuros, hay muy pocos miembros activos del personal devengando prestaciones en APS, ya que para estar en APS los trabajadores tendrían que haberse incorporado a British Airways antes de abril de 1984 y, por lo tanto, tendrían que haber trabajado para British Airways durante 36 años o más. A 31 de marzo de 2020 sólo había 218 miembros del personal activo que devengaban prestaciones en APS. Estas prestaciones se proporcionan cada año a medida que se van devengando, pero su valor no es material y cualquier cambio en dichas prestaciones tendría que ser aprobado por British Airways.

5.7 Faciliten una breve descripción de la naturaleza de la obligación relacionada con la provisión por 47 millones € dotada en 2019, y el importe máximo que podría afectar a la entidad.

En la nota 30 se ofrece una breve descripción de la indemnización y se indica que es pagadera, de forma parcial o íntegra, tras la valoración trienal del plan a 31 de marzo de 2027. En consecuencia, la exposición máxima es de 47 millones de euros. Esta indemnización se acordó como parte del acuerdo de liquidación entre British Airways y APS en 2019 y sólo se pagará si el nivel de financiación no es suficiente para cumplir con la pauta potencial de aumentos de las pensiones acordada como parte de la liquidación.

5.8 Dado que el Plan APS se cerró a nuevos miembros en 1984, expliquen los motivos por los cuales la duración media ponderada de APS es de 12 años, al igual que lo era a 31.12.2015, sin verse reflejados cambios en la afiliación a medida que transcurren los años que a priori deberían traducirse en una reducción de la duración media.

Como se detalla en la respuesta a la pregunta 5.4 del presente escrito, la duración media ponderada de un plan se ve influida tanto por la afiliación al plan como por la tasa de descuento, que, cuando se reduce, da mayor peso a los flujos de efectivo en años posteriores. Por lo tanto, si todos los demás supuestos son los mismos, una disminución en la tasa de descuento aumentará la duración promedio ponderada.

El tipo neto de descuento para APS se ha reducido considerablemente desde el 31 de diciembre de 2015, cuando era del 3,60%, al 1,85% a 31 de diciembre de 2019. Ello ha compensado los cambios en la composición del plan que de otro modo habrían dado lugar a una disminución de la duración.

5.9 En relación con la duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas de APS, faciliten información de la distribución del calendario de pago de las prestaciones (NIC 19.147c).

Consulte la respuesta a la pregunta 5.5 de este escrito para más información.

Los pagos de beneficios proyectados representan flujos de caja no descontados y no se correlacionarán directamente con la duración promedio ponderada descontada de un plan por las razones dadas en respuesta a la pregunta 5.8 anterior.

Además, el perfil del momento de los pagos de beneficios a menudo se extiende por un período de tiempo significativo en el futuro, pero el monto de los pagos de beneficios en estos últimos años es poco proporcionalmente a los de años anteriores. Esto demuestra además por qué la duración media ponderada de un plan difiere del momento en que se pagan los beneficios.

Adicionalmente a los planes de prestación definida APS y NAPS, en la nota 30 de la memoria consolidada el Grupo facilita información de otros planes de prestación definida, los cuales presentaban un saldo agregado de déficit por -314 millones € (-275 millones € en 2018). Se informa de que corresponden a ciertas prestaciones de salud adicionales posteriores a la jubilación de empleados cualificados de EE. UU. de British Airways, así como ciertos planes de Aer Lingus.

En relación a estos otros planes de prestación definida, faciliten la siguiente información (NIC 19.135):

5.10 Expliquen la naturaleza de las prestaciones proporcionadas, indicando si existen riesgos inusuales a los que el plan expone a la entidad, como pudieran ser ampliaciones de las prestaciones o de las afiliaciones.

En la nota 30a se indica que, a 31 de diciembre de 2019, la cifra de 314 millones de euros del saldo deficitario agregado incluía 303 millones de euros de pasivos netos por pensiones. El plan principal era el plan de pensiones de EE. UU., que asciende a 227 millones de euros de este total (activos del plan por importe de 260 millones de euros y pasivos del plan por importe de 487 millones de euros).

El plan de pensiones de EE. UU. es un plan de salario final que está cerrado a nuevos miembros, pero que sigue devengando prestaciones futuras.

La naturaleza del plan de pensiones de EE. UU. no expone a la Compañía a ningún riesgo inusual.

El saldo restante se refiere a otros múltiples planes en países en los que British Airways tiene una pequeña presencia histórica, que son irrelevantes individualmente desde el

punto de vista de los activos y pasivos del plan. Además, a 31 de diciembre de 2019, el plan de Aer Lingus tiene un pasivo neto de pensiones de menos de 2 millones de euros.

5.11 Indiquen la duración media ponderada de las obligaciones de estos planes.

La duración media ponderada de la obligación del plan de pensiones de EE. UU. de prestación definida era de 12,0 años a 31 de diciembre de 2019.

5.12 Faciliten una distribución del calendario de pago de las prestaciones.

Los datos necesarios para generar el análisis de los pagos de prestaciones son recabados por los actuarios del plan en la fecha de valoración (independientes de la Compañía). Esta información no es recopilada por la Compañía para los planes considerados no materiales, ya que los pagos de prestaciones son responsabilidad de los fideicomisarios del plan y no de la Compañía.

5.13 Describan cualquier acuerdo y política de financiación que afecten a las aportaciones futuras, indicando las aportaciones esperadas al plan para el próximo ejercicio anual.

La política de financiación con respecto a las aportaciones futuras es efectuar los pagos de acuerdo con lo convenido con los actuarios del plan.

Las aportaciones previstas al plan de pensiones de EE. UU. para el ejercicio 2020 y los ejercicios siguientes eran de 29 millones de euros anuales a 31 de diciembre de 2019.

En la nota 30 de las cuentas anuales explican que 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 pagos sobre la posición a 31.3.2018 para NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas a 31.3.2018 para APS y NAPS difieren de la valoración realizada bajo la NIC 19 a 31.12.2019 debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de la NIC 19 usadas en las hipótesis de valoración contable, señalando como ejemplo que, 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 las cuentas anuales no sean la mejor estimación del coste que supone para el Grupo abonar prestaciones en virtud de los dos planes.

De manera resumida, la diferencia entre los superávits o déficits resultantes de uno y otro cálculo son los siguientes (en millones €):

	<u>APS</u>	<u>NAPS</u>
NIC 19 - Valor neto en balance de los activos y pasivos afectos al plan		

A 31 de diciembre de 2019	302	-74
A 30 de junio de 2020	317	-920
PLAN DE PAGOS - Valoración actuarial a 31 de marzo de 2018	683	-2.736

Para una mejor comprensión del impacto que los planes de pensiones APS y NAPS tendrán en los estados financieros futuros del Grupo, faciliten las siguientes explicaciones:

5.14 Expliquen cómo convergirán en el tiempo los importes registrados en los estados financieros bajo NIC 19 y el importe a pagar bajo el plan de pagos, facilitando un calendario estimado de las salidas previstas de caja.

Las cantidades que British Airways debe ingresar en cada plan se acuerdan entre el Fideicomisario y British Airways en cada valoración actuarial. Las valoraciones actuariales de cada uno de los planes no se elaboran con arreglo a la NIC 19 y no tienen ningún impacto en las valoraciones según la NIC 19, salvo el hecho de que unas aportaciones mayores mejorarán la posición de financiación de la NIC 19 con el tiempo (siendo iguales todas las demás variables).

Dado que las tasas de descuento y las hipótesis utilizadas para proyectar los flujos de caja futuros de las prestaciones (como p. ej. las hipótesis de inflación y mortalidad) utilizadas con arreglo a la NIC 19 pueden diferir de las utilizadas para las valoraciones actuariales de APS y NAPS (y con las diferencias en las hipótesis variando de un año a otro), los valores del pasivo y la posición de financiación de cada plan con arreglo a la NIC 19 podrían tardar muchos años en converger con las cifras correspondientes de las valoraciones actuariales de los planes, y podrían no estar completamente alineados hasta que se pague la última prestación de cada plan.

Por lo tanto, no es posible conciliar ambas valoraciones para determinar el punto en el que convergen.

Para obtener información sobre los flujos de caja de pago de las prestaciones, véase la respuesta a la pregunta 5.5 de este escrito.

5.15 Relacionen el punto anterior con la duración media ponderada de cada plan a 31.12.2019.

En la respuesta a la pregunta 5.4 de este escrito se proporciona información detallada con respecto a la duración media ponderada.

La convergencia o no de las valoraciones actuariales y las valoraciones con arreglo a la NIC 19 no influyen en la duración media ponderada.

El resultado global del semestre finalizado a 30 de junio de 2020 presenta un cargo de 994 millones € correspondiente a la revisión y actualización de los supuestos empleados para determinar las obligaciones de los planes APS y NAPS.

En la nota 15 de la IPP se desglosan los supuestos principales empleados, siendo el cambio más significativo la reducción de la tasa de descuento, que disminuye un 0,5% tanto para APS como para NAPS, situando la tasa de descuento en 1,35% y 1,55%, respectivamente. Con respecto a la inflación aplicada, en el caso de APS es el índice de precios minoristas que se reduce de 2,90 a 2,85, mientras que en el caso de NAPS se aplica el IPC y aumenta de 2,15 a 2,20.

Estos cambios provocan que APS presente un saldo neto a 30 de junio de 2020 de superávit de 317 millones € (302 millones € a 31 de diciembre de 2019), mientras que NAPS ve aumentado significativamente su déficit de -74 millones € a -920 millones €.

En relación a estos cambios en los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS, faciliten la siguiente información:

5.16 Indiquen la política del Grupo para realizar una revisión de las hipótesis actuariales.

British Airways contrata a un especialista actuarial externo independiente para que le ayude a determinar las hipótesis aplicadas a la obligación por prestaciones definidas. Miembros de British Airways con la experiencia adecuada examinan las hipótesis a la luz de hipótesis anteriores y de las condiciones de mercado conocidas. Dicho examen puede dar lugar a la revisión de las hipótesis, de ser necesaria.

5.17 Expliquen los motivos de la modificación de la tasa de descuento a 30 de junio de 2020 con respecto a la considerada a 31 de diciembre de 2019, indicando si han variado las referencias que se toman para calcular estas variables, así como la evolución de las expectativas de mercado para el ejercicio en el que las obligaciones deben ser canceladas, entre otros aspectos.

La NIC 19.83 establece que la tasa de descuento utilizada para descontar las obligaciones por prestaciones post-empleo se determinará utilizando como referencia los rendimientos del mercado al final del período de referencia. En consecuencia, la Compañía reevalúa la tasa de descuento aplicada en cada fecha de balance comunicado externamente.

Entre el 31 de diciembre de 2019 y el 30 de junio de 2020, el rendimiento de los índices de bonos corporativos iBoxx AA en libras esterlinas a lo largo de 10 y 15 años disminuyó aproximadamente 50 puntos básicos, lo cual concuerda con la disminución de las tasas de descuento durante el mismo período tanto para APS como para NAPS.

Los índices del mercado de bonos iBoxx son puntos de referencia para uso profesional y comprenden emisiones de bonos líquidos de grado de inversión. Permiten a los inversores analizar y seleccionar puntos de referencia que reflejen su perfil de inversión. Se utilizan para la investigación de la renta fija, la asignación de activos y la evaluación de la rentabilidad.

5.18 Justifiquen la diferencia entre la tasa de descuento de APS y de NAPS, relacionándolo con el perfil de los pagos de prestaciones que previsiblemente se realizarán en cada caso según la duración media ponderada de las obligaciones de prestación definida de cada plan.

Las tasas de descuento utilizadas por la Compañía se fijan en función de las rentabilidades disponibles de los bonos corporativos de alta calidad, teniendo en cuenta cómo las rentabilidades de los bonos disponibles varían con la duración, de modo que reflejen la duración de los pagos de prestaciones que se espera que se realicen en el marco de APS y NAPS.

Teniendo en cuenta los flujos de caja de las prestaciones previstas para APS y NAPS, las curvas de rentabilidad de los bonos corporativos a 30 de junio de 2020, con una extrapolación adecuada cuando la duración del índice es inferior a la duración de las prestaciones, respaldan una tasa de descuento para NAPS que es un 0,2% superior a la de APS, lo que refleja la mayor duración de las obligaciones de NAPS.

5.19 Indiquen si en las valoraciones a 30 de junio de 2020 se ha implicado algún actuario cualificado, tal y como aconseja la NIC 19.59 para aquellas obligaciones que resulten materiales para una entidad.

Un actuario externo independiente ha participado en la valoración de las obligaciones del plan a 31 de diciembre de 2019 y a 30 de junio de 2020.

5.20 En el caso de NAPS, aclaren las diferencias entre el impacto registrado contablemente a 30.6.2020 por los cambios en las hipótesis (el déficit del plan pasa de -74 millones € a -920 millones €), y los potenciales impactos desglosados en el análisis de sensibilidad de la nota 30h de la memoria consolidada a 31 de diciembre de 2019:

- (i) Ante una disminución de 10 puntos básicos en la tasa de descuento, los pasivos del plan se incrementarían en 402 millones €. Dado que la tasa de descuento de NAPS se ha reducido 50 puntos básicos, el impacto esperable sería cercano a 2.000 millones € de aumento de pasivos.**

El análisis de sensibilidad que se facilita en las Cuentas Anuales consolidadas de 2019 se da en cada escenario asumiendo que todas las demás variables / hipótesis no varían.

No es apropiado tratar de conciliar los movimientos entre la valoración de las obligaciones de prestaciones definidas y las hipótesis individuales. Por consiguiente, para ayudar a la comprensión de los movimientos en el plan NAPS, en la tabla siguiente se presenta una conciliación del valor actual de los pasivos del plan NAPS a 1 de enero de 2020 (antes de la aplicación del tope máximo de activos) con el valor actual de los pasivos del plan a 30 de junio de 2020, en la que se detalla el impacto de cada cambio en la hipótesis:

<i>Valor actual de los pasivos del plan 1 enero 2020</i>	<u>21,650 millones de €</u>
<i>Intereses</i>	207 millones de €
<i>Prestaciones pagadas</i>	(322) millones de €
<i>Impacto de la variación de la tasa de descuento</i>	2.069 millones de €
<i>Variación de la hipótesis de inflación futura de precios</i>	195 millones de €
<i>Variación de la hipótesis de mortalidad futura</i>	33 millones de €
<i>Impacto del cambio de divisas</i>	<u>(1.449) millones de €</u>
<i>Valor actual de los pasivos del plan 30 junio 2020</i>	22.383 millones de €

- (ii) **Ante un incremento de 10 puntos básicos en el crecimiento futuro de las pensiones, los pasivos del plan aumentarían en 354 millones €. Dado que la inflación considerada ha pasado de 2,15% a 2,20%, el impacto esperable sería cercano a 175 millones € de aumento de pasivos.**

Consulte la respuesta a la pregunta 5.20 i) de este escrito en la que se proporciona información a este respecto.

6. En relación con las contingencias que describen en las notas 9g y 31 de la memoria consolidada, y de conformidad con los párrafos 85 y 86 de la NIC 37 *Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes*:

6.1 Faciliten información acerca de las incertidumbres relacionadas con los importes potenciales de salida de recursos a los que podría verse obligada la entidad, así como las hipótesis realizadas sobre los sucesos futuros que pueden afectar a la cuantía necesaria para cancelar la operación, en relación con los siguientes litigios:

- (i) **Demanda por la sustracción de datos de clientes de British Airways ocurrida en 2018, respecto a la cual se indicaba en nota 31 de la memoria consolidada que la Notificación de Intenciones recibida de la Oficina del Comisionado de Información en virtud de la *UK Data Protection Act* señalaba una posible sanción de 205 millones €, habiéndose registrado en el primer semestre de 2020 una provisión de 22 millones €.**

En la nota 31 se exponen las incertidumbres relativas a la investigación en curso de la Oficina del Comisionado de Información (*Information Commissioner's Office*, "ICO") a 31 de diciembre de 2019.

Antes del inicio de la investigación, la ICO emitió una notificación de intención de propuesta de sanción a British Airways de 205 millones de euros. En ese momento, sin que se hubiera iniciado ninguna investigación, el posible alcance de la multa era de hasta 205 millones de euros. A 31 de diciembre de 2019, la investigación estaba en curso, no se había impuesto ninguna multa definitiva y la exposición seguía siendo de hasta 205 millones de euros.

La Compañía no pudo estimar razonablemente la provisión necesaria y, de conformidad con la NIC 37.26, siguió reconociendo el supuesto como un pasivo contingente.

Con posterioridad a la publicación de las Cuentas Anuales de 2019, pero antes de la formulación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, el *status of representations* presentado ante la ICO, junto con el apoyo de abogados externos, permitió a la Compañía estimar razonablemente la exposición potencial derivada de este asunto. Fue en ese momento cuando la Compañía dio de baja el pasivo contingente y registró una provisión de 22 millones de euros.

La Compañía considera que la información presentada relativa a la exposición cumple con la NIC 37.85-86.

(ii) Demandas en relación con el transporte de mercancías y supuestas prácticas anticompetitivas, existiendo un importe provisionado por 82 millones € a cierre de 2019 y de 90 millones € a 30 de junio de 2020.

La provisión registrada a 31 de diciembre 2019 y, a 30 de junio 2020 relacionada con el transporte de mercancías y ciertas prácticas anticompetitivas fue de 0 euros.

Como se indicó en las Cuentas anuales de 2019, British Airways registró por primera vez el efecto de la multa emitida por la Comisión Europea en 2007. A través de apelaciones posteriores, esta cantidad se reembolsó primero a British Airways y, posteriormente, British Airways debió pagar nuevamente. Al 31 de diciembre de 2019, British Airways había pagado la multa en su totalidad y había apelado la última sentencia. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2019, British Airways tiene un activo contingente asociado con la resolución final en el asunto.

Varios otros demandantes entablaron acciones contra British Airways en los tribunales ingleses. Estos asuntos quedaron totalmente concluidos en 2019, de modo que, a 31 de diciembre de 2019, British Airways no tenía más exposición sobre este asunto y no se registró ninguna provisión.

(iii) Respecto a las contingencias fiscales descritas en la nota 9g, describen un pasivo contingente de 90 millones € en relación con el fallo de octubre de 2019 del Tribunal Económico-Administrativo Central, con respecto a actas fiscales relativas a las ganancias resultantes de la fusión entre British Airways e Iberia

en 2011, indicando que no se ha provisionado nada por haber recurrido el fallo en diciembre de 2020 y considerar que tiene argumentos sólidos para fundamentar sus recursos.

Como se indica en la nota 9g de las Cuentas Anuales de 2019, tras las inspecciones fiscales relativas al periodo de 2011 a 2014, la Agencia Tributaria española dirigió a la Compañía una valoración de liquidación del impuesto sobre sociedades relacionada con la fusión entre British Airways e Iberia en 2011. La exposición máxima en este caso es de 90 millones de euros, siendo el importe de la liquidación tributaria con una estimación de los intereses devengados por dicha liquidación hasta el 31 de diciembre de 2019. El asunto es, por su naturaleza, complejo y la Compañía considera que los 90 millones de euros son la máxima exposición potencial derivada de este caso.

Estos resultados dependen de la finalización del proceso judicial. La Compañía espera que el asunto sea considerado en una reunión de los magistrados de la Audiencia Nacional en 2021 como muy pronto, siendo el momento de la posterior resolución desconocido y ajeno al control de la Compañía.

6.2 Amplíen la explicación de los juicios y estimaciones realizados por la gerencia para concluir que no deben registrar pasivo alguno o solo por los importes provisionados antes relacionados. Indiquen si disponen de informes de asesores fiscales externos, su nombre, fecha, sus principales conclusiones sobre el resultado esperado, en concreto, si concluyen sobre la probabilidad de no tener que desprenderse de recursos, y cualquier otra información relevante.

En relación a todas las cuestiones declaradas, el Grupo ha recibido el asesoramiento de asesores jurídicos internos y externos y, cuando ha sido pertinente, de otros expertos externos para la determinación de las conclusiones detalladas. Dicho asesoramiento se tomó en cada fecha de preparación de informes antes de la liquidación / conclusión del asunto para garantizar que se realicen las actualizaciones adecuadas. Los asuntos citados anteriormente implicaron la búsqueda de asesoramiento jurídico confidencial y la evaluación del fondo de cada situación, que no sería apropiado revelar, ya que siguen estando sujetos al secreto profesional, estando pendiente el resultado de cada situación. Sobre la base del asesoramiento jurídico y de otro tipo, el fondo de cada caso, las circunstancias y la capacidad de predecir con exactitud cualquier resultado financiero, la Compañía determina el tratamiento de conformidad con la NIC 37.

6.3 Actualicen la situación, a la fecha de respuesta a este requerimiento, de los litigios referidos.

No ha habido cambios importantes desde la última vez que la Compañía presentó información a 30 de junio de 2020, salvo lo indicado en el Informe de Gestión Intermedio de la Compañía para el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2020, en que la Oficina del Comisionado de Información (ICO) del Reino Unido confirmó la multa previamente estimada de 22 millones de euros.

7. De acuerdo con la información contenida en las cuentas anuales de 2019, IAG ha reconocido en el balance de situación activos por impuestos diferidos (AID) por valor de 546 millones €, de los cuales 401 millones € corresponden a bases imponibles negativas y créditos fiscales. Según indican, el AID está relacionado en su mayor parte con España. Por su parte, los pasivos por impuestos diferidos (PID) ascienden a 572 millones €, resultando un importe neto de activos y pasivos de -26 millones €.

En la IPP correspondiente al primer semestre de 2020 indican que los AID derivados de las restricciones de superávits para reflejar los requisitos mínimos de financiación de los planes de prestación definida APS y NAPS de British Airways, que anteriormente se reconocían en los “Activos por prestaciones al personal” se han reclasificado para presentarlos en base neta dentro del PID. Esta reclasificación ha provocado una reducción del PID de 282 millones € en las cifras de 2019 que se presentan a efectos comparativos, de modo que, con la nueva presentación, los AID superan a los PID en 256 millones €. Por su parte, el saldo neto correspondiente al 30 de junio de 2020 de AID y PID asciende a 665 millones €, siendo el motivo principal del aumento las pérdidas fiscales obtenidas en la primera mitad de ejercicio.

Según se explica en la nota 2 de las cuentas anuales, en el apartado *Estimaciones*, el Grupo únicamente reconoce AID en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. A este respecto, señalan que la Dirección tiene en consideración los resultados operativos del ejercicio actual y los resultados previstos en el plan de negocio aprobado para evaluar la probabilidad de la recuperabilidad.

Por su parte, el documento publicado por ESMA en julio de 2019 “*Considerations on recognition of deferred tax assets arising from the carry-forward of unused tax losses*” indica que, al evaluar la probabilidad de que se produzcan beneficios fiscales futuros, las entidades deben tener en cuenta todas las evidencias disponibles, tanto positivas como negativas, y determinar si las evidencias positivas superan a las negativas, de manera que la probabilidad de recuperación supere el 50%. Entre otras cuestiones, el documento destaca lo siguiente:

- Cuanto mayor sea el plazo al que se han realizado las proyecciones futuras, menor será su fiabilidad;
- Las previsiones deben ser razonables, realistas y alcanzables en todos los casos, y ser consistentes con las utilizadas para otros fines;
- Cuando existe un historial de pérdidas recientes y no hay suficientes diferencias temporarias imponibles, las previsiones deben proporcionar pruebas convincentes para reconocer activos por impuestos diferidos. Esta evidencia debe ser aún mayor si las pérdidas se producen al nivel del resultado de explotación.

IAG, presenta un historial de pérdidas recientes, y existe un elevado nivel de incertidumbre sobre el impacto del Covid-19 en las previsiones futuras del Grupo. En consecuencia, deberán aportar la siguiente información adicional:

7.1 Expliquen la evidencia convincente que han considerado para estimar que los AID registrados a 30.6.2020 son recuperables y reconocer un importe significativo adicional en el primer semestre.

La base sobre la que la Compañía ha llevado a cabo su análisis de recuperabilidad con respecto a los impuestos diferidos figura en la nota 2 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, donde se indica que los flujos de caja subyacentes utilizados para derivar la base de elaboración de empresa en funcionamiento (así como otros juicios críticos, tales como la revisión del deterioro), también se aplicaron a la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos para cada entidad fiscal dentro del Grupo. La explicación de esos flujos de caja se da en la base de elaboración.

Si bien el análisis resultante dio como resultado el reconocimiento de un nuevo activo por impuestos diferidos de 178 millones de euros a 30 de junio de 2020 en comparación con el 31 de diciembre de 2019, también dio como resultado la existencia de un activo por impuestos diferidos no reconocido de 521 millones de euros, lo que refleja la incertidumbre sobre la recuperabilidad de dichos activos. Este análisis se ha realizado por separado para cada entidad fiscal, identificando, entre otras partidas: 145 millones de euros del incremento de 178 millones de euros en el período que se ha reconocido en el Reino Unido, donde las previsiones demostraron la plena utilización de las pérdidas y diferencias temporales deducibles en períodos futuros; un incremento neto de 47 millones de euros en España con reconocimiento restringido en función de los probables beneficios fiscales futuros, y; 16 millones de euros de activos por impuestos diferidos dados de baja en otros países. La reevaluación de los flujos de caja subyacentes se actualizará para los estados financieros a 31 de diciembre de 2020 y se efectuarán las oportunas declaraciones de conformidad con la NIC 12.

8. En relación con la política contable sobre reconocimiento de ingresos descrita en la nota 2 de las notas consolidadas, destacan las explicaciones relativas a los ingresos diferidos por venta de billetes, que a 31 de diciembre de 2019 ascendían a 5.485 millones € registrados en el pasivo corriente del Grupo.

En relación con el reconocimiento de ingresos, faciliten la siguiente información adicional:

8.1 Respecto a los ingresos por servicios de transporte aéreo, indican que se reconocen cuando el servicio ha sido prestado, señalando que en general los billetes de pasajeros se pagan previamente al transporte y se registran como ingresos diferidos hasta que el cliente ha volado. En el caso de los billetes no

utilizados, se reconocen como ingresos tras la fecha contractual de salida utilizando estimaciones sobre el momento de reconocimiento basados en los términos y condiciones de los billetes y análisis estadísticos de las tendencias históricas.

8.1.1 En relación con la estimación para reconocer ingresos tras la fecha contractual de salida de billetes no utilizados, aclaren si los ingresos que se reconocen corresponden a los billetes que efectivamente no se han utilizado o a una estimación de los billetes no utilizados que se estima que nunca serán canjeados por nuevos vuelos. En este sentido, aclaren si existen billetes que aun no habiendo sido utilizados por el cliente en el momento del vuelo sin previo aviso, pueden volver ser canjeados para un vuelo futuro, de modo que los ingresos asociados se mantienen registrados como ingresos diferidos con posterioridad a la fecha de salida del vuelo inicial.

La Compañía ofrece una gama de tarifas de billetes que se adaptan a las preferencias de cada cliente y aerolínea, que incluye billetes flexibles y no flexibles.

El tipo de billete elegido por el cliente influirá en el tratamiento contable de las no presentaciones: En el caso de las tarifas flexibles, el cliente se reserva el derecho a reprogramar su vuelo y los ingresos correspondientes no se reconocen hasta el momento en que se realiza el vuelo, y; en el caso de las tarifas no flexibles, el cliente no tendrá derecho a reprogramar y los ingresos se reconocen en ese momento.

Para ambos tipos de tarifas, no se contabilizan ingresos hasta la fecha prevista de salida y no se hace una estimación de las no presentaciones. En el caso de no presentaciones en las tarifas flexibles, una vez que se produce la salida del vuelo, se determina una estimación de la parte que se prevé que no se usará, denominada *breakage*, basándose en la experiencia histórica actualizada periódicamente. El plazo de evaluación y la estimación difieren según la aerolínea individual dentro del Grupo. El importe de los ingresos por *breakage* registrados en 2019 no fue material en el contexto del Grupo.

Normalmente, las tarifas flexibles tienen un período de 12 meses en el que los clientes pueden canjear la tarifa. Después de lo cual caducan y la Compañía reconoce los ingresos asociados.

8.1.2 Expliquen si en el momento de venta de billetes se produce un reconocimiento de ingresos por los billetes que se estima que no serán utilizados basando dicha estimación en los términos y condiciones de los billetes y las tendencias históricas, indicando en tal caso el importe registrado en 2019.

No se reconoció ningún ingreso en el momento en que se vendieron los billetes en 2019. Consulte la respuesta a la pregunta 8.1.1 anterior en la que se incluye información relevante a estos efectos.

8.1.3 Indiquen si en el ejercicio 2020 las estimaciones mencionadas en los puntos anteriores se han visto afectadas por la situación generada por el COVID-19, con un incremento de los billetes no utilizados y de las cancelaciones de vuelos debido a las restricciones a la movilidad aplicadas en muchos países en los que opera el Grupo.

Las políticas comerciales de la Compañía en relación con los viajes aéreos han cambiado en respuesta al impacto del COVID-19 y seguirán adaptándose a corto plazo cuando sea necesario. En cuanto a las tarifas flexibles, se ha ampliado el período durante el cual un cliente puede reprogramar su vuelo (la duración depende de la aerolínea).

Desde el punto de vista contable, el reconocimiento de los ingresos no se produciría todavía hasta el momento en que caduque el billete no utilizado y, además, a 30 de junio de 2020 la tasa de *breakage* estimada se redujo considerablemente y en ciertos casos no se aplica ningún *breakage*. Dada la falta de datos históricos en una circunstancia como la del COVID-19, la reducción de la tasa de *breakage* supone un enfoque cauteloso sobre la incertidumbre del COVID-19.

8.1.4 En relación con la información facilitada en la nota 21 de la memoria consolidada acerca de que, generalmente, los billetes reservados y aun no utilizados caducan a los doce meses después de la fecha prevista de viaje, indiquen si a 31 de diciembre de 2019 dentro del importe de 3.569 millones € de ingresos relacionados con ventas anticipadas de billetes existía un saldo correspondiente a billetes cuya fecha de vuelo había ocurrido más de doce meses antes.

El importe de los ingresos diferidos de la venta de billetes mantenidos a 31 de diciembre de 2019 en relación con vuelos que inicialmente se preveía realizar antes del 31 de diciembre de 2018 era de 0 euros.

8.2 Con respecto a los programas de fidelización de clientes, se explica que el Grupo ha identificado varias obligaciones de ejecución en relación con la venta de puntos Avios. En el caso de los ingresos asociados con servicios de marca y marketing, se reconocen en el momento de emitir los puntos, mientras que los ingresos atribuidos a los puntos Avios se difieren como pasivo corriente y se reconocen en el momento de canjear los puntos. A 31 de diciembre de 2019, el importe de ingresos diferidos por programas de fidelización de clientes ascendía a 1.917 millones €, según se desglosa en la nota 21 de la memoria consolidada.

En relación con los ingresos relacionados con puntos Avios, faciliten la siguiente información:

8.2.1 Aclaren el momento en que se emiten los puntos Avios, indicando si es en el momento de la reserva de un vuelo o en el momento en que se realiza el vuelo.

La emisión efectiva de puntos Avios al cliente solo se hace en el momento de la salida del vuelo.

8.2.2 Describan la naturaleza de los servicios de marca y marketing y expliquen por qué reconocen ingresos en el momento de la emisión de los puntos Avios y no cuando son canjeados.

Los ingresos por concepto de marcas se refieren a los acuerdos con los proveedores de tarjetas de crédito de marca compartida, en los que la Compañía, a efectos contables, concede licencias de marcas a la contraparte. Los ingresos por servicios de marketing tienen relación con los requisitos acordados contractualmente de la Compañía para llevar a cabo actividades de marketing, ya sea internamente a los miembros del plan de fidelización de clientes y/o externamente. Ambas se identifican como obligaciones de desempeño individual.

De conformidad con la NIIF 15.73-78, el precio de la transacción asignado a cada obligación de desempeño se basa en el precio de venta independiente al comienzo del contrato.

En el caso de los acuerdos contractuales con terceros que incluyen obligaciones de desempeño de marca y marketing, el precio de venta independiente de los mismos se determina al comienzo del contrato. Los ingresos reconocidos por estas obligaciones de desempeño se reconocen cuando se cumple la obligación asociada de transferir los bienes y/o servicios.

8.2.3 Indiquen qué importe o porcentaje aproximado del total de ingresos por servicios de transporte aéreo registrados en la cuenta de resultados del ejercicio 2019 corresponden a ingresos por servicios de marca y marketing.

Los ingresos asociados a obligaciones de desempeño de servicios de marca y marketing se reconocen dentro de Otros ingresos y el total correspondiente a 2019 fue de 139 millones de euros.

8.3 En relación con los saldos deudores corrientes y no corrientes, por 1.040 millones € y 258 millones €, respectivamente, desglosados en la nota 18 de la memoria consolidada en concepto de “pagos anticipados e ingresos devengados”, indiquen el importe que corresponde específicamente a ingresos devengados, explicando el tipo de servicios prestados por el Grupo.

Los ingresos devengados a 31 de diciembre de 2019 eran de 202 millones de euros y a 30 de junio de 2020 eran de 131 millones de euros, todos ellos clasificados como corrientes.

Todos los ingresos devengados se refieren a cantidades que no han sido facturadas, pero en las que se ha prestado un servicio. Esto está relacionado predominantemente con servicios de ingeniería y de asistencia en tierra que se facturan con retraso.

9. En relación con la elaboración de los estados financieros a partir del ejercicio 2020, se les recuerda lo siguiente:

9.1 Con respecto a las Directrices de ESMA sobre Medidas Alternativas del Rendimiento (APMs), IAG incluye en el informe de gestión que acompaña a las cuentas anuales de 2019 ciertas APMs (entre ellas, un desglose de magnitudes por aerolínea, como los ingresos o el EBITDA) sin facilitar una conciliación de la APM con la partida, subtotal o total más directamente conciliable presentada en los estados financieros.

La Compañía toma nota del comentario y lo tendrá en cuenta en la presentación de las Cuentas Anuales de 2020.

Asimismo, no debería darse mayor prominencia en la presentación a los APMs que a las medidas derivadas directamente de los estados financieros, como es el caso de los resultados después de partidas excepcionales en lugar del resultado antes de dichas partidas.

En este sentido, la información presentada en la IPP 1S2020 en el apartado de *Indicadores de Rendimiento Alternativos* es confusa, puesto que suele facilitarse la información antes de partidas excepcionales, pero sólo en algunos casos se califica como “ajustada” (por ejemplo, en el apartado c) hablan de pérdidas/beneficios ajustados, mientras que en el apartado g) hablan de EBITDA cuando en realidad se trata de un EBITDA ajustado por estar calculado antes de partidas excepcionales).

La Compañía considera que la presentación actual de la sección de Indicadores de rendimiento alternativos de los Estados financieros proporciona una definición clara de cada medida, así como una conciliación que permite a los usuarios de los estados financieros comprender la base de cada medida. No obstante, la Compañía toma nota del comentario y considerará la ampliación de cada conciliación para comenzar con el importe después de partidas excepcionales más adecuado.

Además, la Compañía examinará la terminología relativa al EBITDA para las Cuentas Anuales de 2020 con referencia a las definiciones dadas por ESMA y FRC en el Reino Unido, así como las opiniones de la IASB expresadas en su proyecto de exposición sobre Presentación e Información General.

9.2 En relación con el análisis de sensibilidad sobre variaciones en el precio del combustible u otras hipótesis clave en los tests de deterioro de activos no financieros, debe facilitarse el importe base sobre el que se está calculando la variación estimada como razonablemente posible.

Para elaborar los flujos de caja relacionados con el consumo de combustible, la Compañía utiliza una curva de combustible de origen externo y de períodos múltiples. La curva se aplica luego al consumo mensual de combustible previsto por la unidad generadora de efectivo. En los casos en que la Compañía ha suscrito derivados de combustible, se utilizan esos precios y volúmenes contractuales.

En la elaboración del análisis de sensibilidad al precio de los combustibles que se indica en la nota 15 de las Cuentas Anuales de 2019 y en la nota 11 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, se sensibiliza la mencionada curva de combustible y se aplica a los volúmenes previstos cuando no existen derivados de combustible correspondientes. Esta sensibilidad se aplica a todos los períodos y al valor final.

En la tabla siguiente se muestran las hipótesis sobre el promedio anual de los precios del combustible de aviación utilizadas en el examen del deterioro a 30 de junio de 2020:

	Resto de 2020	2021	2022	2023	2024 y posteriores
Precio del combustible de aviación (\$/TM)	357	410	442	467	491

La Compañía tomará en consideración presentar esa información en las Cuentas Anuales de 2020.

Para otras hipótesis clave, los parámetros de referencia se proporcionan en las mencionadas notas de las Cuentas Anuales de 2019.

10. A partir de la revisión efectuada sobre su EINF de 2019 y teniendo asimismo en consideración que los desgloses del EINF es una de las áreas identificadas en las prioridades de revisión acordadas por los supervisores europeos junto a ESMA para los estados financieros del ejercicio 2019 y que, adicionalmente, la CNMV ha incluido en su plan de revisión del ejercicio 2019 un análisis más detallado del EINF, se ha considerado oportuno recordarle una serie de aspectos que, en la medida que sean significativos, podrían contribuir a mejorar la calidad de su contenido en el futuro:

10.1 El EINF se presenta como una sección separada del Informe de Gestión Consolidado de IAG, y viene acompañado por el Informe de Verificación Independiente, elaborado de acuerdo con los requisitos establecido en la NIEA 3000 Revisada emitida por el IAASB, y con la Guía de Actuación sobre

encargos de verificación emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

Sin embargo, gran parte del contenido del EINF figura también replicado en el Informe de Gestión Consolidado, siendo más amplia la información presentada en este último documento sobre algunas cuestiones. A modo de ejemplo:

- En el Informe de Gestión se presenta la sección: “Diálogo con los grupos de interés sobre sostenibilidad” que identifica a los *stakeholders* y describe de forma detallada: (i) por qué IAG dialoga con ellos; (ii) cómo se dialoga; y (iii) las acciones y resultados clave de 2019. La mayor parte de esta información no se incluye en el EINF o se hace de forma mucho más abreviada.
- El Informe de Gestión contiene algunos indicadores clave relacionados con el clima no incluidos en el EINF, tales como las “Emisiones netas de Alcance 1“, “Edad de la flota”, o “Ingresos por toneladas de CO2e”.

En este sentido, se indica que: *“algunos de los indicadores que figuran en esta sección se incluyen en el Estado de información no financiera de IAG, que ha sido sometido a una verificación independiente limitada”*.

- Con relación a los marcos de referencia, el EINF señala que cumple las obligaciones derivadas de la Directiva 2014/95/UE, y toma como segundo punto de referencia las normas sobre informes de sostenibilidad del GRI. Por su parte, en el Informe de Gestión se indica que también se presenta información tomando en consideración varios marcos externos de ámbito internacional, como *Carbon Disclosure Project (CDP)*, *Transition Pathways Initiative (TPI)* y *Workforce Disclosure Initiative (WDI)*.

A este respecto, se recomienda que toda la información que se considere relevante en materia no financiera se incorpore al EINF y se someta al mismo nivel de revisión por parte del verificador independiente, evitando la duplicidad de contenidos dentro del informe financiero anual.

La Compañía reflejará toda la información de la sección de Sostenibilidad del Informe de Gestión consolidado en el Estado de Información No Financiera consolidado de 2020.

Características y presentación de la información del EINF y Marco de referencia

- 10.2** En la cláusula 3.3 del mencionado GRI 101 Fundamentos se indica, entre otros, que en el caso de que se utilicen los GRI seleccionados es obligatorio indicar qué contenido específico del estándar se ha aplicado, cuando no haya sido utilizado en su totalidad.

La CNMV considera que, en aquellos casos en que se utilice la opción GRI seleccionados la Sociedad deberá explicar los criterios por los que se han seleccionado dichos estándares concretos, así como cualquier variación efectuada de un periodo a otro.

Consulte la respuesta a la pregunta 10.3 de este escrito en la que se aborda esta cuestión específica.

- 10.3 La tabla de contenidos incluida en el EINF muestra, para cada cuestión sobre la que se informa, una referencia a la página concreta del EINF en la que figura esa información junto con el criterio de presentación, siendo en algunas ocasiones un marco definido internamente por IAG y en otras ocasiones un GRI.**

Resultaría muy útil que los criterios de reporting incluidos en la tabla de equivalencias fueran detallados, también, en el propio texto del EINF junto a la información para cuyo desglose se ha empleado dicho criterio (por ejemplo, añadiendo el nº de GRI empleado para desglosar una determinada información, en los casos en que siguen estos estándares).

Si bien la Compañía presentó una tabla de contenidos en el Estado de Información No Financiera consolidado 2019, incluirá una versión más detallada de la tabla de contenidos en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020 especificando las subcategorías de GRI usadas, así como referencias GRI específicas en la parte principal del Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

- 10.4 La información no financiera de IAG señala que, en materia de cuestiones relativas al personal, el grupo cuenta con una Política de Selección y Diversidad de Directores y con una Política de Igualdad. Asimismo, en el EINF se indica que el grupo cuenta con políticas relativas al respeto de los derechos humanos, cuestiones medioambientales y prevención de la corrupción y soborno. Sin embargo, en algunos casos dichas políticas no se describen, o se presentan de forma conjunta con las medidas adoptadas por IAG para su cumplimiento y los riesgos asociados.**

A este respecto, se recomienda que describan con mayor detalle el contenido de las políticas de IAG, o se incluya una referencia cruzada a la localización donde se pueda consultar su contenido completo, y se presente de forma más clara cuáles son los riesgos asociados, los procedimientos de diligencia aplicados y los resultados de las políticas.

Asimismo, sería útil que se indicase si las políticas aplicadas por IAG en cuestiones de personal, derechos humanos y prevención de la corrupción y soborno han sido aprobadas por el Consejo de Administración, en línea con lo declarado sobre cuestiones medioambientales, donde se indica que “*El Comité de*

Dirección de IAG proporciona el foro para revisar, considerar y establecer la dirección estratégica de estos programas. El Consejo de Administración de IAG y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG proporcionan más supervisión y dirección”. En este sentido, las Directrices de la UE determinan que las sociedades pueden explicar aspectos pertinentes de la gobernanza, como la supervisión que ejerce el Consejo de Administración sobre cuestiones no financieras.

La Compañía está revisando actualmente algunas de sus políticas medioambientales, sociales y de gobernanza. Se proporcionará información más detallada sobre el contenido de estas políticas y su marco de gobierno en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

Alcance del Perímetro utilizado

10.5 El apartado “General” indica que el alcance de los datos sobre el desempeño de la sostenibilidad abarca a todas las aerolíneas y operaciones de carga de IAG, existiendo algunas salvedades en los indicadores medioambientales, ya que algunos datos específicos de LEVEL están excluidos, pero no se consideran importantes. De modo similar, las funciones de IAG Loyalty e IAG GBS tampoco se incluyen dentro del alcance de los indicadores medioambientales puesto que suponen menos del 1% de los impactos medioambientales importantes.

Por su parte, el indicador “Remuneración y brecha salarial” señala que aproximadamente el 4% de la plantilla no se tiene en cuenta, correspondiendo el grupo excluido principalmente a empleados de LEVEL y trabajadores en el extranjero de otras compañías operadoras.

Debería quedar más claro en términos generales cuál es el perímetro o alcance de la información incluida en el EINF y si es coherente con el de las políticas y KPI de cada cuestión. Asimismo, debería aclararse si coincide con la definición de Grupo a efectos de la elaboración de los estados financieros consolidados, e indicarse expresamente si las empresas asociadas y los negocios conjuntos se incluyen dentro del alcance del perímetro.

A menos que se indique lo contrario, el alcance de todos los parámetros declarados son para el Grupo IAG coherentes con la metodología de consolidación aplicada en la Cuentas Anuales. La Compañía incluirá la metodología de consolidación en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

Indicadores clave del rendimiento

10.6 Los emisores deben mostrar el progreso efectuado en sus políticas no financieras por referencia a los indicadores clave de resultados no financieros

(KPI), no sólo incluyendo datos cuantitativos sino también incluyendo explicaciones cualitativas. Es recomendable que se exponga cómo han evolucionado los KPI, respecto de: (i) las cifras de ejercicios anteriores; (ii) posibles objetivos que la entidad, en su caso, hubiera establecido con anterioridad; y (iii), en su caso, “benchmarks” externos.

La Compañía continuará informando sobre la evolución respecto de (i) las cifras del ejercicio anterior, cuando estén disponibles, y (ii) posibles objetivos que la Compañía, en su caso, hubiera establecido con anterioridad. Solamente se informa sobre (iii) *benchmarks* externos cuando sea adecuado y relevante, dado que organizaciones distintas pueden calcular los mismos parámetros de forma diferente. La Compañía introdujo nuevos parámetros en el Estado de Información No Financiera consolidado 2019 debido a requerimientos normativos – para esos parámetros no se disponía de datos y tendencias del ejercicio anterior.

Cuestiones medioambientales

10.7 Se les recomienda que mejoren la descripción de los principales riesgos relacionados con esta cuestión a corto, medio y largo plazo, incluyendo su impacto financiero.

La Compañía tomará en consideración la inclusión de un mayor detalle en esta materia en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

10.8 El EINF de IAG no detalla las políticas relativas a la contaminación lumínica ni a los residuos de alimentos, y tampoco se indica que estas cuestiones no se consideren materiales a efectos de la elaboración de este informe. A este respecto, se les recuerda que, en caso de que no se aplique ninguna política sobre alguna cuestión del EINF, deberían explicar las razones e incluir otros desgloses aplicables como los riesgos a los que están expuestos y si cuentan con provisiones o garantías para riesgos ambientales especificando el importe.

En el Estado de Información No Financiera consolidado 2019, la Compañía no identificó una política material con respecto a la contaminación lumínica ni a los residuos de alimentos. Para el Estado de Información No Financiera consolidado 2020, la Compañía confirmará qué asuntos son materiales y cuáles no lo son y seguirá informando sobre las políticas relacionadas con los asuntos materiales identificados.

Para el Estado de Información No Financiera consolidado 2021, la Compañía planea informar sobre los resultados de una evaluación de materialidad actualizada y las políticas relacionadas con los asuntos materiales identificados.

10.9 En el texto hacen referencia al principio de precaución en materia medioambiental (identificado en la Tabla de Contenidos con el GRI 102 -11) e incluyen una referencia cruzada al apartado del EINF relativo a: "Descripción

de políticas aplicadas por la sociedad respecto a las cuestiones medioambientales". Sin embargo, en este apartado no se hace mención alguna al principio de precaución. A este respecto, se les recomienda que incluyan una descripción del enfoque de la organización para la gestión del riesgo en la planificación de operaciones o el desarrollo y lanzamiento de nuevos productos.

La Compañía toma nota del comentario e incluirá esa descripción en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

Cuestiones sociales y relativas al personal

10.10 La brecha salarial de género para el total de la plantilla es del 20,2%, siendo el grupo en el que alcanza su punto más alto el de "otros ejecutivos", con un 26,7%. De cara a facilitar la comprensión de este dato, deberían explicar el objetivo y el contexto en el que se producen, si el dato se considera o no positivo y, en su caso, si existen previsiones concretas de mejora, o planes o medidas específicas para su gestión.

La Compañía toma nota del comentario e incluirá esa explicación, en la medida en que se disponga de ella, en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

10.11 Entre los KPIs aportados figura la remuneración media de los consejeros y directivos (para los ejercicios 2017, 2018 y 2019) y la remuneración media para el total de la plantilla, desagregada por género, edad, y clasificación profesional (exclusivamente para el ejercicio 2019). Deberían aportar el dato comparativo de la remuneración media del total de la plantilla, acompañado de una explicación cualitativa que explique los principales aspectos de su evolución.

La Compañía incluirá la información comparativa relativa a la remuneración media en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

10.12 En el apartado, "Puesta en marcha de políticas que permitan la desconexión laboral" IAG explica que en todo el grupo existen varias políticas e iniciativas diseñadas para fomentar la conciliación entre la vida laboral y personal, y pone como ejemplo las medidas de trabajo flexible de British Airways para ayudar a los empleados a organizar su vida personal y laboral. Dado que esta información no incluye directamente medidas de desconexión, se les recomienda que informen sobre los mecanismos de implantación de la política de desconexión y la evaluación de sus riesgos.

La Compañía toma nota del comentario e incluirá esa información, en la medida en que se disponga de ella, en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

10.13 En cuanto a KPIs, los indicadores presentados agrupan a los empleados en las siguientes categorías: (i) tripulación de cabina; (ii) aeropuerto; (iii)

mantenimiento; (iv) pilotos; y (v) corporativos. Es recomendable que las categorías profesionales presentadas por la entidad en los distintos documentos publicados (cuentas anuales, IAGC, etc.) sean consistentes entre sí y con las utilizadas en la gestión interna.

La Compañía toma nota del comentario y tomará en consideración la armonización de la información relativa a los empleados en periodos futuros.

Cuestiones relativas a derechos humanos y la lucha contra la corrupción y el soborno

10.14 El EINF incluye el apartado: “Descripción de los principales riesgos relativos al respeto de los derechos humanos”, sin embargo, dichos riesgos no se describen, más allá de señalar que la esclavitud y la trata de personas es un tema relevante para IAG. Por tanto, se recomienda que amplíen la información sobre los riesgos, a corto, medio y largo plazo, indicando las actividades o los países de mayor riesgo en los que operan, teniendo en cuenta su presencia internacional.

La Compañía cuenta con un número de iniciativas para hacer frente a sus principales riesgos referentes a derechos humanos incluyendo, la prevención del tráfico ilegal de personas a bordo de las aeronaves y la prevención de abusos a los derechos humanos en la cadena de suministros que se aborda a través de auditorías de proveedores regulares.

La Compañía toma nota de este comentario con el propósito de ampliar la información facilitada a este respecto en futuros informes.

10.15 Se recomienda que expliciten si se han materializado riesgos en estas áreas con impacto significativo en el ejercicio y si han generado provisiones o contingencias por estos temas al cierre, en cuyo caso deberían vincularse de una forma precisa y clara estos aspectos con los desgloses en las notas de las cuentas anuales sobre contingencias y provisiones. En este sentido, se les recomienda que tengan en cuenta el Comunicado de la CNMV a raíz de los casos de presuntas prácticas irregulares conocidos en los últimos meses que han afectado a algunas sociedades cotizadas de fecha 25 de noviembre de 2019.

En estas áreas no se han materializado riesgos con impacto significativo en 2019, por lo que no se han registrado provisiones ni contingencias al respecto. La Compañía tendrá en cuenta esta recomendación y la Comunicación de la CNMV publicada el 25 de noviembre de 2019 en sus futuros informes.

10.16 Respecto a KPIs, deberían incluirse cifras comparativas (nº de denuncias recibidas en el ejercicio anterior), y señalarse por separado que denuncias, relativas a conductas deshonestas / reputación, corresponden a posibles vulneraciones de los derechos humanos y cuáles a posibles casos de corrupción.

Asimismo, es recomendable aportar algún KPI adicional (por ejemplo complementar la información aportada sobre la formación de los empleados en estas materias con el n° horas impartidas y el n° empleados que han recibido la formación en el ejercicio).

La Compañía toma nota del comentario e incluirá esa información, en la medida en que se disponga de ella, en el Estado de Información No Financiera consolidado 2020.

* * *