

Informe de Revisión Limitada

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.  
Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados  
e Informe de Gestión Consolidado Intermedio  
correspondientes al periodo de seis meses terminado  
el 30 de junio de 2019

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

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

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

---

#### **Introducción**

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (en adelante los estados financieros intermedios) de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2019, y la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de flujos de caja, el estado de cambios en el patrimonio neto, y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007 y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

---

#### **Alcance de la revisión**

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

---

#### **Conclusión**

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido.

---

### Párrafo de énfasis

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 1 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

---

### Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. y sociedades dependientes.

---

### Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido.

INSTITUTO DE CENSORES  
JURADOS DE CUENTAS  
DE ESPAÑA

ERNST & YOUNG, S.L.



ERNST & YOUNG, S.L.

Hildur Eir Jónsdóttir

2019 Núm. 01/19/16479

SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR

1 de agosto de 2019

Informe sobre trabajos distintos  
a la auditoría de cuentas

## ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 2 de agosto de 2019, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio 2019.

### Principales parámetros en resultados del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del segundo trimestre fue de 960 millones de euros antes de partidas excepcionales (2018 proforma<sup>1</sup>: 900 millones de euros, 2018 datos contables: 816 millones de euros).
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 3,1% y a tipos de cambio constantes aumentaron un 1,1%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 1,6% en el trimestre y a tipos de cambio constantes aumentaron un 0,4% en base proforma<sup>1</sup>.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 12,4% y a tipos de cambio constantes aumentaron un 6,3%.
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue favorable en 8 millones de euros.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del primer semestre fue de 1.095 millones de euros (2018 proforma<sup>1</sup>: 1.240 millones de euros, 2018 datos contables: 1.735 millones de euros), una disminución del 11,7%.
- El efectivo se situó en 8.031 millones de euros a 30 de junio de 2019, lo que supone un aumento de 1.757 millones de euros respecto a 31 de diciembre de 2018 y la deuda neta/EBITDA disminuyó un 0,3 hasta 0,9 veces.
- El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 806 millones de euros, un aumento del 0,4% (una disminución de 42,8% en base de datos contables), y el beneficio ajustado por acción aumentó un 4,3% en base proforma<sup>1</sup>.

### Resumen de resultados:

	Semestre finalizado el 30 de junio				
	Datos contables	Datos proforma	Incr./ (dism.)	Datos contables	
<b>Principales parámetros en millones de euros</b>	<b>2019</b>	2018 <sup>1</sup>		<b>2019</b>	2018 <sup>2</sup>
Ingresos de pasaje	<b>10.649</b>	9.938	7,2 %	10.649	9.938
Total ingresos	<b>12.089</b>	11.206	7,9 %	12.089	11.206
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>1.095</b>	1.240	(11,7)%	1.095	1.115
Partidas excepcionales	-	620	(100,0)%	-	620
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	<b>1.095</b>	1.860	(41,1)%	1.095	1.735
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>163.431</b>	154.571	5,7 %		
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,52</b>	6,43	1,3 %		
Costes excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>4,93</b>	4,87	1,2 %		

<b>Indicadores de rendimiento alternativos</b>	<b>2019</b>	2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de €)	<b>806</b>	803	0,4 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	<b>39,2</b>	37,6	4,3 %
Deuda neta (millones de €) <sup>3</sup>	<b>4.777</b>	6.430	(25,7)%
Deuda neta / EBITDA <sup>3</sup>	<b>0,9</b>	1,2	(0,3x)

<b>Resumen de resultados contables en millones de euros</b>	<b>2019</b>	2018	Incr./ (dism.)
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	<b>806</b>	1.408	(42,8)%
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	<b>40,6</b>	68,3	(40,6)%
Efectivo y depósitos remunerados	<b>8.031</b>	8.146	(1,4)%
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>12.808</b>	7.432	72,3 %

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

<sup>1</sup> La información financiera proforma está basada en los resultados contables del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2018. En la sección Indicadores de rendimiento alternativos se encuentra disponible una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados contables del Grupo.

<sup>2</sup> Las cifras comparativas de 30 de junio de 2018 son los resultados contables publicados por el Grupo.

<sup>3</sup> Las cifras comparativas anuales son datos proforma a 31 de diciembre de 2018. Las cifras comunicadas a 31 de diciembre de 2018 fueron una deuda neta ajustada de 8.355 millones de euros y una deuda neta ajustada/EBITDAR de 1,6 veces.

**Willie Walsh, consejero delegado de IAG, señaló:**

“En el segundo trimestre, registramos un beneficio de las operaciones de 960 millones de euros antes de partidas excepcionales, que supera los 900 millones de euros registrados en el mismo periodo del año anterior.

“A pesar del efecto negativo derivado del coste del combustible, nuestro desempeño ha sido positivo. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios de combustible aumentaron un 6,3% y los ingresos unitarios de pasaje crecieron un 1,1%, beneficiándose del calendario de Semana Santa.

“Este desempeño vuelve a poner de relieve que nuestra estructura única y nuestra cartera de marcas diversificada sustentan nuestra fortaleza financiera y nuestra capacidad de obtener resultados sólidos”.

**Perspectivas de negocio:**

A los niveles actuales del precio del combustible y los tipos de cambio, IAG espera que su beneficio de las operaciones en 2019 antes de partidas excepcionales sea similar al de 2018 proforma. A tipos de cambio constantes, se espera que el ingreso unitario de pasaje se mantenga constante y que el coste unitario excluido el combustible mejore respecto al año anterior. Asimismo, se espera que el ingreso unitario de pasaje a tipos de cambio constantes mejore en lo que queda de ejercicio.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

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

*Steve Gunning, Director Financiero*

**Declaraciones de carácter prospectivo:**

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

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

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas contenidas en este anuncio o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2018 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este documento y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección.

IAG Relaciones con Inversores:

Waterside (HAA2),  
PO Box 365,  
Harmondsworth,  
Middlesex,  
UB7 0GB

Tel: +44 (0)208 564 2990

[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio					Datos contables	
	Datos contables	Datos proforma			Incr./ (dism.)	2019	2018 <sup>2</sup>
	Total 2019	Antes de partidas excepcionales 2018 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Total 2018 <sup>1</sup>			
Ingresos de pasaje	10.649	9.938		9.938	7,2 %	10.649	9.938
Ingresos de carga	556	557		557	(0,2)%	556	557
Otros ingresos	884	711		711	24,3 %	884	711
<b>Total ingresos</b>	<b>12.089</b>	<b>11.206</b>		<b>11.206</b>	<b>7,9 %</b>	<b>12.089</b>	<b>11.206</b>
Gastos de personal	2.492	2.373	(628)	1.745	5,0 %	2.492	1.745
Gasto de combustible y derechos de emisión	2.936	2.437		2.437	20,5 %	2.936	2.437
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.476	1.361		1.361	8,4 %	1.476	1.364
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.081	1.051		1.051	2,9 %	1.081	1.051
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.031	826		826	24,8 %	1.031	822
Propiedad, TI y otros gastos	380	381	8	389	(0,3)%	380	454
Gastos comerciales	551	534		534	3,2 %	551	534
Depreciación, amortización y deterioro	1.035	979		979	5,7 %	1.035	618
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-	-		-	-	-	422
Diferencias de tipo de cambio	12	24		24	(50,0)%	12	24
Gastos totales de las operaciones	10.994	9.966	(620)	9.346	10,3 %	10.994	9.471
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.095</b>	<b>1.240</b>	<b>620</b>	<b>1.860</b>	<b>(11,7)%</b>	<b>1.095</b>	<b>1.735</b>
Gastos financieros	(281)	(279)		(279)	0,7 %	(281)	(111)
Ingresos financieros	22	21		21	4,8 %	22	21
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	13	11		11	18,2 %	13	11
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	138	(4)		(4)	nm	138	(4)
Otros créditos no operativos	20	3		3	566,7 %	20	3
Total gastos no operativos netos	(88)	(248)		(248)	(64,5)%	(88)	(80)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.007</b>	<b>992</b>	<b>620</b>	<b>1.612</b>	<b>1,5 %</b>	<b>1.007</b>	<b>1.655</b>
Impuestos	(201)	(189)	(47)	(236)	6,3 %	(201)	(247)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>806</b>	<b>803</b>	<b>573</b>	<b>1.376</b>	<b>0,4 %</b>	<b>806</b>	<b>1.408</b>

Indicadores operativos	2019	2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	163.431	154.571	5,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	135.678	127.370	6,5 %
Coefficiente de ocupación (%)	83,0	82,4	0,6pts
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	2.801	2.771	1,1 %
Cifras de pasajeros (miles)	55.885	52.731	6,0 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	346	343	0,9 %
Despegues	376.034	359.227	4,7 %
Horas bloque (horas)	1.102.024	1.051.548	4,8 %
Plantilla media equivalente	65.027	63.517	2,4 %
Aviones en servicio	588	565	4,1 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,85	7,80	0,6 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,52	6,43	1,3 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,85	20,10	(1,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,80	1,58	13,9 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,93	4,87	1,2 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,73	6,45	4,3 %

<sup>1</sup> La información financiera proforma está basada en los resultados contables del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2018. En la sección Indicadores de rendimiento alternativos se encuentra disponible una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados contables del Grupo.

<sup>2</sup> Los resultados contables de 2018 del Grupo son los resultados consolidados incorporando el efecto de las partidas excepcionales. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 no se registraron partidas excepcionales.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros	Trimestre finalizado el 30 de junio					Datos contables	
	Datos contables	Datos proforma			Incr./ (dism.)	2019	2018 <sup>2</sup>
	Total 2019	Antes de partidas excepcionales 2018 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Total 2018 <sup>1</sup>			
<b>Ingresos de pasaje</b>	<b>6.003</b>	5.523		5.523	8,7 %	<b>6.003</b>	5.523
Ingresos de carga	281	281		281	-	281	281
Otros ingresos	487	380		380	28,2 %	487	380
<b>Total ingresos</b>	<b>6.771</b>	6.184		6.184	9,5 %	<b>6.771</b>	6.184
<b>Gastos de personal</b>	<b>1.288</b>	1.219	16	1.235	5,7 %	<b>1.288</b>	1.235
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.570	1.325		1.325	18,5 %	1.570	1.325
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	789	718		718	9,9 %	789	719
Tasas de aterrizaje y de navegación	596	579		579	2,9 %	596	579
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	546	438		438	24,7 %	546	431
Propiedad, TI y otros gastos	211	205	3	208	2,9 %	211	242
Gastos comerciales	270	263		263	2,7 %	270	263
Depreciación, amortización y deterioro	520	494		494	5,3 %	520	311
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-	-		-	-	-	220
Diferencias de tipo de cambio	21	43		43	(51,2)%	21	43
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>5.811</b>	5.284	19	5.303	10,0 %	<b>5.811</b>	5.368
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>960</b>	900	(19)	881	6,7 %	<b>960</b>	816
<b>Gastos financieros</b>	<b>(144)</b>	(147)		(147)	(2,0)%	<b>(144)</b>	(63)
Ingresos financieros	12	7		7	71,4 %	12	7
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	7	8		8	(12,5)%	7	8
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	68	(25)		(25)	(372,0)%	68	(25)
Otros créditos no operativos	18	27		27	(33,3)%	18	27
<b>Total gastos no operativos netos</b>	<b>(39)</b>	(130)		(130)	(70,0)%	<b>(39)</b>	(46)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>921</b>	770	(19)	751	19,6 %	<b>921</b>	770
Impuestos	(185)	(154)	4	(150)	20,1 %	(185)	(156)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>736</b>	616	(15)	601	19,5 %	<b>736</b>	614

Indicadores operativos	2019	2018 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	88.008	83.478	5,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	74.800	70.150	6,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	85,0	84,0	1,0pts
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.410	1.415	(0,4)%
Cifras de pasajeros (miles)	31.503	29.777	5,8 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	172	173	(1,1)%
Despegues	207.024	197.136	5,0 %
Horas bloque (horas)	600.662	571.404	5,1 %
Plantilla media equivalente	66.402	64.799	2,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,03	7,87	1,9 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,82	6,62	3,1 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,93	19,86	0,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,78	1,59	12,4 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,82	4,74	1,6 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,60	6,33	4,3 %

<sup>1</sup> La información financiera proforma está basada en los resultados contables del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2018. En la sección Indicadores de rendimiento alternativos se encuentra disponible una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados contables del Grupo.

<sup>2</sup> Los resultados contables de 2018 del Grupo son los resultados consolidados incorporando el efecto de las partidas excepcionales. En el trimestre finalizado el 30 de junio de 2019 no se registraron partidas excepcionales.



## ANÁLISIS FINANCIERO

### **Comentario general sobre el beneficio de las operaciones**

El beneficio de las operaciones de IAG durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 fue de 1.095 millones de euros antes de partidas excepcionales, un descenso de 145 millones de euros con respecto al año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 873 millones de euros antes de partidas excepcionales (2018 datos proforma: 907 millones de euros, 2018 datos contables: 868 millones de euros); Iberia consiguió un beneficio de 109 millones de euros (2018 datos proforma: 147 millones de euros, 2018 datos contables: 102 millones de euros); Aer Lingus consiguió un beneficio de 78 millones de euros (2018 datos proforma: 106 millones de euros, 2018 datos contables: 104 millones de euros) y el beneficio de Vueling fue de 5 millones de euros (2018 datos proforma: 22 millones de euros, 2018 datos contables: pérdidas de 11 millones de euros).

### **Visión estratégica**

El 23 de mayo, la Corte Suprema de Chile rechazó la propuesta de alianza comercial entre IAG y LATAM Airlines Group. Eso significa que los consumidores chilenos no podrán disfrutar las ventajas que este acuerdo les habría reportado, como mejores conexiones entre Europa y Chile, mayor oferta de vuelos y más ventajas a los viajeros frecuentes. IAG está evaluando el efecto del fallo judicial en la alianza, que ya ha sido aprobada por los reguladores en Brasil, Colombia y Uruguay.

El 18 de junio, IAG anunció un pedido de ocho Airbus A321XLR para Iberia y seis para Aer Lingus, más 14 opciones de compra. Ambas aerolíneas forman parte de los clientes que estrenarán este modelo de fuselaje estrecho y largo radio, que comenzará a entregarse en 2023. El A321XLR se utilizará para ampliar las flotas de largo radio actuales de Aer Lingus e Iberia. Cada avión estará equipado con cabinas turista y *business*, esta última con asientos totalmente reclinables.

IAG también firmó una carta de intención con Boeing para integrar 200 unidades del Boeing 737 para su flota, sujeta a la firma de un contrato formal. Este conjunto de aviones de los modelos Boeing 737-8 y Boeing 737-10 se entregaría entre 2023 y 2027 y contaría con motores CFM Leap. Se prevé que los aviones sean empleados por varias aerolíneas del Grupo, como Vueling, LEVEL y British Airways en el aeropuerto de Londres Gatwick.

El 28 de junio, IAG lanzó y colocó una emisión de bonos sénior no garantizados en dos tramos por valor de 1.000 millones de euros. El primer tramo se emitió con vencimiento en julio de 2023 y el segundo tramo, con vencimiento en julio de 2027. Los fondos obtenidos con la operación se utilizarán para recomprar los bonos convertibles con un interés del 0,25% valorados en 500 millones de euros que vencen en noviembre de 2020 y otras finalidades corporativas generales.

### **Base de preparación**

El Grupo ha adoptado la nueva norma contable NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2019 y ha aplicado el método denominado transición retrospectiva modificada. La NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros e introduce un modelo contable único para los arrendatarios. En el balance, las obligaciones futuras de pago por arrendamientos clasificados anteriormente como operativos se reconocen como deuda junto con el correspondiente activo por derecho de uso. En la cuenta de resultados, los costes de arrendamientos operativos se reemplazan con gastos por amortizaciones (dentro de los gastos operativos) y gastos por intereses de arrendamientos (dentro de los gastos no operativos). Para ampliar la información, consulte las páginas 170 y 171 del Informe y cuentas anuales de 2018.

Para ofrecer una base de comparación homogénea con los datos de 2019, el siguiente análisis utiliza datos proforma de 2018. Los resultados proforma de 2018 son los resultados contables del Grupo con un ajuste para reflejar el efecto estimado de la NIIF 16 desde el 1 de enero de 2018 y se han elaborado usando los mismos supuestos aplicados en el ajuste de transición a la NIIF 16 a 1 de enero de 2019 (como se explica en la nota 33 del Informe y cuentas anuales 2018 de IAG) ajustado por los nuevos arrendamientos de aviones formalizados durante 2018 y usando los tipos de interés incrementales de sus préstamos a 1 de enero de 2019. Los ajustes a los pasivos por arrendamientos de aeronaves en relación con la NIIF 16 están basados en los tipos de cambio del dólar estadounidense en la fecha de transición.

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El Grupo sigue manteniendo y operando su estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 30 a 36 del Informe y cuentas anuales de 2018, siguen siendo relevantes.

### **Entorno operativo y de Mercado**

Durante el semestre, los precios medios de los combustibles descendieron ligeramente comparado con el mismo periodo del año pasado, aunque los precios efectivos fueron más altos que en 2018, debido principalmente a que las ganancias obtenidas con las coberturas en 2018 no se repitieron en 2019 y a la fortaleza del dólar estadounidense.

El dólar estadounidense se revalorizó frente al euro y la libra esterlina, mientras que el tipo de cambio medio del euro frente a la libra esterlina durante el semestre se mantuvo en niveles similares a los del primer semestre del año anterior.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways y Avios desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el semestre, el impacto neto de la conversión fue favorable en 7 millones de euros.



## ANÁLISIS FINANCIERO

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible se realizan en dólares estadounidenses y generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones fue adverso en 60 millones de euros en el periodo, ya que incrementó los ingresos en 150 millones de euros y los costes en 210 millones de euros.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo fue adverso en 53 millones de euros.

### **Capacidad**

Durante los seis primeros meses de 2019, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, aumentó un 5,7% y se registraron incrementos en todas las regiones. Vueling incrementó su capacidad a través de nuevas rutas y más frecuencias en su mercado doméstico, registrándose un buen comportamiento en las Baleares y Canarias a lo largo de 2019. Iberia aumentó su capacidad, principalmente a través de frecuencias adicionales en sus rutas latinoamericanas y norteamericanas, sobre todo en México, Chile y Nueva York. El crecimiento de Aer Lingus incluye el impacto anual completo de las rutas a Filadelfia y Seattle, lanzadas en 2018. British Airways aumentó su capacidad mediante frecuencias adicionales, sobre todo en Latinoamérica y el Caribe, además de nuevos destinos, como los vuelos a Charleston, Pittsburgh y Osaka desde Londres Heathrow. El crecimiento de la capacidad de largo radio de LEVEL se debió al lanzamiento de LEVEL Francia en julio de 2018. Además, LEVEL puso en marcha bases para vuelos de corto radio en Viena en julio de 2018 y en Ámsterdam en abril de 2019.

### **Ingresos**

Los ingresos de pasaje aumentaron un 7,2% comparado con el año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) no registraron variaciones a tipos de cambio constantes, debido al descenso de los yields (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) y el coeficiente de ocupación mejoró 0,6 puntos hasta el 83,0%. Los ingresos unitarios de pasaje crecieron en las regiones doméstica, AMESA (África, Oriente medio y Sur de Asia) y Norteamérica, se mantuvieron constantes en Asia-Pacífico y descendieron en Europa y LACAR (Latinoamérica y el Caribe). En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019, el Grupo transportó más de 55 millones de pasajeros, un 6,0% más que el año anterior.

Los ingresos de carga descendieron un 0,2%, lo que supone un descenso del 3,1% a tipos de cambio constantes, debido a la debilidad del mercado del transporte aéreo de carga y comercio mundial.

La partida de Otros ingresos se incrementó un 24,3%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentó un 20,3%. La partida de Otros ingresos aumentó gracias al crecimiento de los ingresos de BA Holidays y al negocio de mantenimiento para terceros de Iberia.

### **Gastos**

Los gastos de personal aumentaron un 5,0% con respecto al año pasado. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los gastos unitarios de personal mejoraron un 1,2%; en este sentido, la vinculación de los salarios principalmente al IPC se compensó ampliamente con las iniciativas de eficiencia en todo el Grupo y el cierre del plan de pensiones NAPS de British Airways a futuros devengos de prestaciones el 31 de marzo de 2018. El número medio de empleados creció un 2,4% frente a 2018, debido al aumento de la capacidad, y la productividad, medida como AKO por plantilla media equivalente, aumentó un 3,3% en todo el Grupo.

Los gastos de combustible aumentaron un 20,5% y los costes unitarios de combustible crecieron un 8,6% a tipos de cambio constantes por el efecto del aumento del precio medio del combustible después de coberturas, debido principalmente a que las ganancias obtenidas con las coberturas en 2018 no se repitieron en 2019. La introducción de nuevas aeronaves siguió generando mejoras en la eficiencia.

Los gastos asociados a proveedores crecieron un 8,5%; en base unitaria y a tipos de cambio constantes, crecieron un 0,6% con respecto al año anterior e incluyeron los costes adicionales asumidos para elevar la partida de otros ingresos en British Airways e Iberia.

Los costes de propiedad aumentaron un 5,7% frente al año anterior y el número de aeronaves en servicio pasó de 565 a 588. Los costes de propiedad en base unitaria y a tipos de cambio constantes prácticamente no experimentaron variaciones con respecto a 2018.

En total, los costes unitarios excluido el combustible a tipos de cambio constantes descendieron un 0,1% frente al año anterior y, en este sentido, el efecto de las iniciativas de crecimiento y eficiencia en todo el Grupo compensaron ampliamente el aumento de los precios y los costes adicionales asumidos para incrementar los ingresos del negocio de mantenimiento para terceros de Iberia y de BA Holidays.

### **Beneficio de las operaciones**

El beneficio de las operaciones del Grupo en el periodo fue de 1.095 millones de euros, 145 millones de euros menos que en 2018 (640 millones de euros menos en base contable después de partidas excepcionales) y 92 millones de euros menos a tipos de cambio constantes, incluido el efecto negativo del coste del combustible.

## ANÁLISIS FINANCIERO

### **Partidas excepcionales**

No se registraron partidas excepcionales durante el semestre. En 2018, el Grupo reconoció una ganancia excepcional de 678 millones de euros motivada por el cierre de los planes de pensiones NAPS y BARP de British Airways y un cargo excepcional de 58 millones de euros debido a la continuación de las iniciativas de transformación de British Airways.

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

Los gastos no operativos netos del Grupo durante el periodo ascendieron a 88 millones de euros en 2019, frente a los 248 millones de euros (2018 datos contables: 80 millones de euros) de 2018. Esta variación se explica principalmente por el efecto neto de la conversión de la deuda y los instrumentos de cobertura, que se tradujo en una ganancia de 138 millones de euros en 2019 frente al cargo de 4 millones de euros en el año pasado.

La carga fiscal del periodo fue de 201 millones de euros antes de partidas excepcionales, con un tipo impositivo efectivo aplicado al Grupo del 20% (2018: 19%).

El beneficio después de impuestos del semestre fue de 806 millones de euros (dato proforma de 2018: 1.376 millones de euros después de partidas excepcionales; dato contable de 2018: 1.408 millones de euros después de partidas excepcionales), lo que supone un descenso de 570 millones de euros frente al mismo periodo del año pasado que se explica principalmente por el efecto neto de la reducción de los pasivos de pensiones en 2018 a consecuencia del cierre del plan de pensiones NAPS de British Airways a devengos futuros de prestaciones y los costes de reestructuración.

### **Efectivo y apalancamiento**

La posición de efectivo del Grupo era de 8.031 millones de euros, similar a la existente a 30 de junio de 2018. Al cierre del periodo, la deuda neta, incluida la deuda asociada con los activos por derechos de uso, ascendía a 4.800 millones de euros y el ratio deuda neta/EBITDA se situaba en 0,9 veces.

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

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados del periodo  
1 de enero de 2019 - 30 de junio de 2019

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Total 2018
	2019	Antes de partidas excepcionales 2018	Partidas excepcionales	
<b>Ingresos de pasaje</b>	<b>10.649</b>	9.938		9.938
Ingresos de carga	556	557		557
Otros ingresos	884	711		711
<b>Total ingresos</b>	<b>12.089</b>	11.206		11.206
<b>Gastos de personal</b>	<b>2.492</b>	2.373	(628)	1.745
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.936	2.437		2.437
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.476	1.364		1.364
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.081	1.051		1.051
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.031	822		822
Propiedad, TI y otros gastos	380	446	8	454
Gastos comerciales	551	534		534
Depreciación, amortización y deterioro	1.035	618		618
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-	422		422
Diferencias de tipo de cambio	12	24		24
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>10.994</b>	10.091	(620)	9.471
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.095</b>	1.115	620	1.735
<b>Gastos financieros</b>	<b>(281)</b>	(111)		(111)
Ingresos financieros	22	21		21
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	13	11		11
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	138	(4)		(4)
Otros créditos no operativos	20	3		3
<b>Gastos no operativos netos</b>	<b>(88)</b>	(80)		(80)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.007</b>	1.035	620	1.655
Impuestos	(201)	(200)	(47)	(247)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>806</b>	835	573	1.408
<b>Atribuible a:</b>				
Accionistas de la matriz	806	825		1.398
Socios externos	-	10		10
	<b>806</b>	835		1.408
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	<b>40,6</b>	40,3		68,3
<b>Beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>	<b>39,2</b>	39,1		65,9

## ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2019	2018
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	554	740
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	56	(235)
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable	43	1
Diferencias de cambio	35	30
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	(5)	-
Movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	(1)	-
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(68)	-
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos	614	536
Beneficio después de impuestos del ejercicio	806	1.408
<b>Resultado total reconocido del ejercicio</b>	<b>1.420</b>	<b>1.944</b>
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	1.420	1.934
Socios externos	-	10
	<b>1.420</b>	<b>1.944</b>

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

## BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	17.475	12.437
Inmovilizado inmaterial	3.258	3.198
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	31	31
Otras inversiones en patrimonio	76	80
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.373	1.129
Instrumentos financieros derivados	400	221
Activos por impuesto diferido	602	536
Otros activos no corrientes	309	309
	<b>23.524</b>	<b>17.941</b>
<b>Activo corriente</b>		
Existencias	506	509
Deudores comerciales	2.010	1.597
Otros activos corrientes	1.502	1.175
Activo por impuesto corriente	199	383
Instrumentos financieros derivados	298	155
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.227	2.437
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.804	3.837
	<b>12.546</b>	<b>10.093</b>
<b>Total activo</b>	<b>36.070</b>	<b>28.034</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	996	996
Prima de emisión	5.327	6.022
Acciones propias	(60)	(68)
Otras reservas	311	(236)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>6.574</b>	<b>6.714</b>
Socios externos	6	6
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>6.580</b>	<b>6.720</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	11.101	6.633
Obligaciones de retribuciones a empleados	286	289
Pasivo por impuesto diferido	526	453
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	2.430	2.268
Instrumentos financieros derivados	240	423
Otros pasivos a largo plazo	83	198
	<b>14.666</b>	<b>10.264</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.707	876
Acreedores y otras cuentas por pagar	5.437	3.959
Ingresos diferidos por venta de billetes	6.674	4.835
Instrumentos financieros derivados	281	656
Pasivo por impuesto corriente	167	165
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	558	559
	<b>14.824</b>	<b>11.050</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>29.490</b>	<b>21.314</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>36.070</b>	<b>28.034</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2019	2018
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>		
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.095	1.735
Depreciación, amortización y deterioro	1.035	618
Variación del capital circulante	1.579	1.673
<i>Aumento en deudores comerciales, pagos anticipados, existencias y otros activos corrientes</i>	(609)	(394)
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar, ingresos diferidos por venta de billetes y pasivos corrientes</i>	2.188	2.067
Pagos relacionados con reestructuración	(89)	(97)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones <sup>1</sup>	(368)	(655)
Costes de servicio de planes de pensiones	3	52
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo	165	(579)
Intereses pagados	(213)	(66)
Intereses percibidos	19	14
Impuestos percibidos	61	26
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.287</b>	<b>2.721</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(1.509)	(1.266)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	458	186
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	(799)	(185)
Otros movimientos de inversión	(1)	67
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(1.851)</b>	<b>(1.198)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	441	452
Amortización de préstamos	(68)	(53)
Amortización de arrendamientos	(823)	(441)
Adquisición de acciones propias	-	(132)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros	-	(10)
Dividendos pagados	(52)	(47)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>	<b>(502)</b>	<b>(231)</b>
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	934	1.292
Diferencias netas por cambio de divisa	33	(15)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	3.837	3.292
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>4.804</b>	<b>4.569</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>3.227</b>	<b>3.577</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>8.031</b>	<b>8.146</b>

<sup>1</sup> Los seis meses a 30 de junio de 2018 incluyen costes de flujo de efectivo de planes transitorios relacionados con los cambios en los planes de pensiones de British Airways. Véase nota 3 'Partidas excepcionales'.

A 30 de junio de 2019 British Airways mantenía 280 millones de euros (2018: cero) de efectivo restringido en depósitos remunerados que han sido bloqueados para atender determinados pagos contingentes a los planes de pensiones del Grupo (APS y NAPS). De acuerdo con la propuesta de Acuerdo de Liquidación de APS (sujeta a la aprobación del Alto Tribunal), esos 280 millones de euros serían destinados íntegramente al plan NAPS. Véase nota 17 'Pasivos contingentes'.

A 30 de junio de 2019, Aer Lingus tenía 42 millones de euros de efectivo restringido (2018: 44 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses que se emplearán para obligaciones relacionadas con empleados.



## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

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

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio
A 1 de enero de 2019 (publicado)	996	6.022	(68)	(236)	<b>6.714</b>	6	<b>6.720</b>
Adopción de NIIF 16	-	-	-	(550)	<b>(550)</b>	-	<b>(550)</b>
A 1 de enero de 2019 (reformulado)	996	6.022	(68)	(786)	<b>6.164</b>	6	<b>6.170</b>
Beneficio del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	1.420	<b>1.420</b>	-	<b>1.420</b>
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(1)	<b>(1)</b>	-	<b>(1)</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	19	<b>19</b>	-	<b>19</b>
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	8	(14)	<b>(6)</b>	-	<b>(6)</b>
Dividendo	-	(695)	-	(327)	<b>(1.022)</b>	-	<b>(1.022)</b>
<b>A 30 de junio de 2019</b>	<b>996</b>	<b>5.327</b>	<b>(60)</b>	<b>311</b>	<b>6.574</b>	<b>6</b>	<b>6.580</b>

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio
A 1 de enero de 2018	1.029	6.022	(77)	(348)	6.626	307	6.933
Beneficio del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	1.934	1.934	10	1.944
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	10	10	-	10
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	8	(10)	(2)	-	(2)
Adquisición de acciones propias	-	-	(500)	-	(500)	-	(500)
Dividendo	-	-	-	(295)	(295)	-	(295)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	(10)
<b>A 30 de junio de 2018</b>	<b>1.029</b>	<b>6.022</b>	<b>(569)</b>	<b>1.291</b>	<b>7.773</b>	<b>307</b>	<b>8.080</b>

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

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

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo") es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. ("Vueling") fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group Plc ("Aer Lingus") el 18 de agosto de 2015.

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

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo fueron formulados conforme a la NIC 34 y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 1 de agosto de 2019. Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por tanto han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar los estados financieros intermedios.

Para la elaboración de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, excepto por el ajuste generado por la implementación de la NIIF 16 que se describe debajo. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 se han presentado ante el Registro Mercantil de Madrid y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea ("NIIF" adoptadas por la Unión Europea) y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera del Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros no estaba calificado.

Las cuentas anuales para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que fueron hechas para reflejar la presentación adoptada en el ejercicio actual.

### 2. POLÍTICAS CONTABLES

#### Cambios en las políticas contables

**El Grupo adoptó la NIIF 16 "Arrendamientos" el 1 de enero de 2019.** La nueva norma elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros e introduce un modelo contable único para los arrendatarios.

Los principales cambios derivados de la adopción de la NIIF 16 fueron los siguientes:

1. La deuda remunerada y los activos corrientes aumentaron con la aplicación de esta norma, ya que las obligaciones futuras de pago derivadas de los arrendamientos clasificados anteriormente como operativos se reconocieron en el balance, junto con el correspondiente activo por "derecho de uso". El Grupo ha utilizado las soluciones prácticas en relación con los arrendamientos con una duración inferior a doce meses y los arrendamientos de activos de escaso valor y los excluyó del ámbito de la NIIF 16. Los pagos de alquileres asociados con estos arrendamientos se reconocen en la Cuenta de resultados de forma lineal durante la vida del contrato. No se han realizado ajustes en el registro y la valoración de los activos declarados anteriormente como "arrendamientos financieros" de acuerdo con la NIC 17 que fueron transferidos a Activos por derecho de uso al adoptar la NIIF 16, con sus respectivas deudas transferidas a Pasivos por derecho de uso.

2. Los gastos operativos han descendido y los costes de financiación han aumentado, dado que los costes por arrendamientos operativos han sido reemplazados con gastos por amortizaciones y por intereses de arrendamientos.

3. La adopción de la NIIF 16 obligó al Grupo a formular una serie de juicios, estimaciones y supuestos. Éstos incluyen:

- El enfoque a adoptar en la transición: el Grupo aplicó el método denominado transición retrospectiva modificada. Los pasivos por arrendamientos se determinaron a partir del valor de los pagos restantes, descontados por los correspondientes tipos de interés incrementales de los préstamos y convertidos a los correspondientes tipos de cambio en la fecha de transición (1 de enero de 2019). Los activos por derecho de uso relativos a aeronaves se valoraron como si la NIIF 16 se hubiera aplicado en la fecha de inicio de cada arrendamiento usando los correspondientes tipos de interés incrementales de los préstamos en la fecha de transición y los correspondientes tipos de cambio al inicio de cada arrendamiento, y se amortizaron hasta el 1 de enero de 2019. Otros activos por derecho de uso se valoraron en función del pasivo por arrendamiento relacionado en la fecha de transición, ajustado por los pagos anticipados o acumulados. Las ganancias diferidas en operaciones de *sale and leaseback* operativo, reconocidas previamente en pasivos corrientes y no corrientes, se reclasificaron con el activo por derecho de uso relacionado. La NIIF 16 no permite reformular la información comparativa si se utiliza el método de la transición retrospectiva modificada.

- El plazo estimado de arrendamiento: el plazo de cada arrendamiento se basó en el plazo del arrendamiento original a menos que la dirección tuviera "certeza razonable" de que se ejercerían las opciones para ampliar el arrendamiento. Entre la información adicional empleada para determinar el plazo de arrendamiento correspondiente, destacan los planes de flota que fundamentan los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica relativa a las opciones de prórroga.

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 2. POLÍTICAS CONTABLES continuación

• La tasa de descuento empleada para determinar el pasivo por arrendamiento: las tasas empleadas en la transición para descontar los pagos futuros de arrendamientos fueron los tipos de interés incrementales de los préstamos del Grupo. Estas tasas, que se han calculado para cada aerolínea, reflejan los plazos de arrendamiento subyacentes y están basadas en datos observables. El componente de la tasa sin riesgo se basó en los tipos LIBOR disponibles en la misma moneda y en el mismo plazo del arrendamiento y se ajustó por el riesgo de crédito. En las obligaciones futuras de arrendamiento de aeronaves, el Grupo utilizará el tipo de interés implícito en el arrendamiento.

• Acuerdos relativos a terminales: el Grupo ha examinado sus acuerdos relativos a terminales aeroportuarias para determinar si algún acuerdo considerado anteriormente como un contrato de servicios debería clasificarse como arrendamiento. No se han identificado nuevos arrendamientos.

• Obligaciones de restauración: el Grupo identificó ciertas obligaciones vinculadas al mantenimiento de sus aeronaves en el momento de su devolución al arrendador, como la obligación de realizar una comprobación final del fuselaje, repintar el avión y reconfigurar la cabina. Con la NIC 17, estos costes se reconocían como gastos de mantenimiento durante el plazo del arrendamiento. Al adoptar la NIIF 16, estos se registraron como parte del activo por derecho de uso en la transición, lo que provocó un incremento de las provisiones por reparaciones y devoluciones. Se han utilizado juicios para identificar las correspondientes obligaciones y se han realizado estimaciones (basadas en datos observables) para valorarlas. Otras obligaciones de mantenimiento relativas a estos activos, formadas por las obligaciones que surgen a medida que se utilizan los aviones, como las revisiones de los motores y las comprobaciones periódicas del fuselaje, se reconocen como gastos de mantenimiento durante el plazo del arrendamiento.

4. Los ajustes anteriores se tradujeron en un cargo neto de 550 millones de euros en el patrimonio neto.

5. Las obligaciones por arrendamientos expresadas en moneda extranjera, denominadas fundamentalmente en dólares estadounidenses, se reevaluarán en cada fecha del balance y el activo por derecho de uso se reconocerá al tipo de cambio histórico. El Grupo gestiona el riesgo de tipos de cambio derivado de estas obligaciones en dólares estadounidense dentro de su estrategia de gestión de los riesgos.

El Grupo reconoció los siguientes activos y pasivos en el balance consolidado a 1 de enero de 2019 al adoptar la NIIF 16:

**Balance consolidado (extracto a 1 de enero de 2019)**

Millones de euros	Publicado	Ajuste NIIF 16	Reformulado
<b>Activo no corriente</b>			
Inmovilizado material			
Flota	10.790	3.730	<b>14.520</b>
Inmuebles y equipos	1.647	755	<b>2.402</b>
Activos por impuesto diferido	536	130	<b>666</b>
Otros activos no corrientes	4.968	-	<b>4.968</b>
	<b>17.941</b>	<b>4.615</b>	<b>22.556</b>
<b>Activo corriente</b>			
Otros activos corrientes	10.093	(35)	<b>10.058</b>
	<b>10.093</b>	<b>(35)</b>	<b>10.058</b>
<b>Total activo</b>	<b>28.034</b>	<b>4.580</b>	<b>32.614</b>
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>6.720</b>	<b>(550)</b>	<b>6.170</b>
<b>Pasivo no corriente</b>			
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.633	4.315	<b>10.948</b>
Pasivos por impuesto diferido	453	(40)	<b>413</b>
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	2.268	120	<b>2.388</b>
Otros pasivos no corrientes	910	(125)	<b>785</b>
	<b>10.264</b>	<b>4.270</b>	<b>14.534</b>
<b>Pasivo corriente</b>			
Componente corriente de la deuda a largo plazo	876	880	<b>1.756</b>
Otros pasivos corrientes	10.174	(20)	<b>10.154</b>
	<b>11.050</b>	<b>860</b>	<b>11.910</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>21.314</b>	<b>5.130</b>	<b>26.444</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>28.034</b>	<b>4.580</b>	<b>32.614</b>

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 2. POLÍTICAS CONTABLES continuación

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre el importe declarado como compromisos por arrendamientos operativos a 31 de diciembre de 2018 en los estados financieros consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio 2018 y el importe reconocido en el balance en relación con los pasivos por arrendamientos de activos por derecho de uso al adoptar la NIIF 16.

Millones de euros	
Compromisos por arrendamientos operativos a 31 de diciembre de 2018	<b>8.664</b>
Media ponderada del tipo de interés incremental de los préstamos a 1 de enero de 2019	<b>6,2%</b>
<b>Compromisos por arrendamientos operativos descontados usando la media ponderada del tipo de interés incremental de los préstamos</b>	<b>5.612</b>
<b>Menos:</b>	
Arrendamientos que se consideran a corto plazo (duración inferior a doce meses)	<b>(61)</b>
Arrendamientos de activos que se consideran sustituibles	<b>(66)</b>
Pagos variable futuros referenciados a un índice o tasa	<b>(140)</b>
Pagos anticipados	<b>(11)</b>
Compromisos por arrendamientos que no se habían iniciado a 31 de diciembre de 2018	<b>(459)</b>
<b>Más:</b>	
Contratos de servicio	<b>232</b>
Garantías de valor residual	<b>61</b>
Alquileres vinculados a opciones de prórroga que se tiene la certeza razonable de que se van a ejercer	<b>27</b>
<b>Pasivo por arrendamientos del derecho de uso reconocido a 1 de enero de 2019</b>	<b>5.195</b>
Reclasificación desde obligaciones por arrendamientos financieros	<b>5.928</b>
<b>Pasivo por arrendamiento por derecho de uso a 1 de enero de 2019</b>	<b>11.123</b>

El Grupo no ha adoptado ninguna otra norma, modificación o interpretación en el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 que haya afectado de forma significativa a su situación o resultados financieros.

## 3. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	2019	30 de junio 2018
Gastos de reestructuración <sup>1</sup>	-	58
Obligaciones de retribuciones a empleados <sup>2</sup>	-	(678)
<b>Reconocidos como gastos de explotación</b>	-	(620)
<b>Total crédito excepcional antes de impuestos</b>	-	(620)
Impuestos sobre partidas excepcionales	-	47
<b>Total crédito excepcional después de impuestos</b>	-	(573)

<sup>1</sup> **Gastos de reestructuración**

Durante 2018 British Airways continuó implementando el programa de transformación que puso en marcha en julio de 2016 para crear una estructura de costes más eficiente y rentable. Los costes totales del programa están formados principalmente por indemnizaciones por despido de empleados e incluyen otros costes directamente asociados tales como provisiones por contratos de arrendamiento onerosos y costes por amortización de activos. Los costes asumidos en el periodo finalizado el 30 de junio de 2018 en relación con este programa ascienden a 58 millones de euros, con un crédito fiscal asociado de 11 millones de euros.

<sup>2</sup> **Obligaciones de retribuciones a empleados**

British Airways cerró el New Airways Pension Scheme (NAPS) a devengos futuros de prestaciones y el British Airways Retirement Plan (BARP) a aportaciones futuras desde el 31 de marzo de 2018. Estos planes han sido reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado British Airways Pension Plan (BAPP). Estos cambios provocaron una reducción extraordinaria de los pasivos por prestaciones definidas de NAPS según la NIC 19 por valor de 872 millones de euros y de los costes en efectivo asociados por acuerdos transitorios por valor de 192 millones de euros en la partida de gastos de personal. Estas partidas se presentan netas, junto con los costes del cierre de BARP, como partida excepcional en los seis meses al 30 de junio de 2018 en la Cuenta de resultados por valor de 678 millones de euros, con un cargo fiscal relacionado de 58 millones de euros.

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 4. ESTACIONALIDAD

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

## 5. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

## a Segmentos de negocio

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

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

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

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

Correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2019

Millones de euros	2019					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
<b>Ingresos</b>						
Ingreso de pasaje	6.528	1.846	1.070	939	266	<b>10.649</b>
Ingreso de carga	404	125	-	26	1	<b>556</b>
Otros ingresos	333	428	7	3	113	<b>884</b>
Ingreso externo	7.265	2.399	1.077	968	380	<b>12.089</b>
Ingreso entre segmentos	105	237	-	3	288	<b>633</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>7.370</b>	<b>2.636</b>	<b>1.077</b>	<b>971</b>	<b>668</b>	<b>12.722</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(621)	(191)	(120)	(64)	(39)	<b>(1.035)</b>
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>873</b>	<b>109</b>	<b>5</b>	<b>78</b>	<b>30</b>	<b>1.095</b>
Gastos no operativos netos						(88)
<b>Beneficios antes de impuestos</b>						<b>1.007</b>
Total activos	22.351	8.787	3.734	2.260	(1.062)	<b>36.070</b>
Total pasivos	(15.309)	(7.091)	(3.478)	(1.450)	(2.162)	<b>(29.490)</b>

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

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 5. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

Correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2018

Millones de euros	2018					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
Ingresos						
Ingreso de pasaje	6.159	1.715	999	867	198	9.938
Ingreso de carga	413	119	-	25	-	557
Otros ingresos	290	287	7	4	123	711
Ingreso externo	6.862	2.121	1.006	896	321	11.206
Ingreso entre segmentos	111	196	-	3	244	554
Ingresos por segmento	6.973	2.317	1.006	899	565	11.760
Depreciación, amortización y deterioro	(441)	(104)	(11)	(40)	(22)	(618)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	868	102	(11)	104	52	1.115
Partidas excepcionales (nota 3)	620	-	-	-	-	620
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales	1.488	102	(11)	104	52	1.735
Gastos no operativos netos						(80)
Beneficios antes de impuestos						1.655
Total activos	21.295	6.565	2.058	2.141	(1.271)	30.788
Total pasivos	(12.998)	(4.675)	(1.727)	(1.247)	(2.061)	(22.708)

<sup>1</sup>Incluye eliminaciones sobre activos totales de 14.204 millones de euros y pasivos totales de 3.720 millones de euros.

## b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2019	2018
Reino Unido	4.066	3.658
España	2.043	1.716
EE. UU.	2.121	1.916
Resto del mundo	3.859	3.916
	<b>12.089</b>	<b>11.206</b>

Activos por área

A 30 de junio de 2019

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	10.771	1.270
España	5.250	1.335
EE. UU.	226	33
Resto del mundo	1.228	620
	<b>17.475</b>	<b>3.258</b>

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 5. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	9.017	1.285
España	2.512	1.291
EE. UU.	29	4
Resto del mundo	879	618
	12.437	3.198

## 6. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2019	2018
<b>Gastos financieros</b>		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos	(273)	(103)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(18)	(14)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	9	6
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	1	-
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(281)</b>	<b>(111)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	22	14
Otros ingresos financieros	-	7
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>22</b>	<b>21</b>
<b>Crédito financiero neto correspondiente a pensiones</b>		
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	13	11
<b>Otros créditos/(cargos) no operativos</b>		
Ganancias/(pérdidas) por venta de inmovilizado material e inversiones	10	(27)
Beneficio reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	6	3
(Pérdida)/beneficio no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(1)	23
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	2	1
Ganancia neta correspondiente a otras inversiones en instrumentos de patrimonio	3	3
<b>Total Otros créditos no operativos</b>	<b>20</b>	<b>3</b>

## 7. IMPUESTOS

El cargo fiscal para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 es de 201 millones de euros (2018: 247 millones de euros) y el tipo impositivo efectivo es del 20,0% (2018: 14,9%).



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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

**8. BENEFICIOS POR ACCIÓN Y CAPITAL**

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2019	2018
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	1.984	2.046
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	2.080	2.135

  

Céntimos de euro	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2019	2018
Beneficio básico por acción	40,6	68,3
Beneficio diluido por acción	39,2	65,9

El número de acciones emitidas a 30 de junio de 2019 asciende a 1.992.032.634 (31 de diciembre de 2018: 1.992.032.634) acciones ordinarias con un valor nominal de 0,50 euros por acción.

**9. DIVIDENDOS**

El Consejo de Administración no propone ningún dividendo durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 (30 de junio de 2018: cero).

El dividendo final de 16,5 céntimos de euro por acción del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 y el dividendo especial de 35,0 céntimos de euro por acción fueron aprobados por la junta general ordinaria el 20 de junio de 2019. El dividendo final, que asciende a 327 millones de euros, y el dividendo especial, que asciende a 695 millones de euros, se reconocieron como un pasivo a fecha 30 de junio de 2019 y se abonaron a partir del 8 de julio de 2019.

**10. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL**

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2019	12.437	-	12.437	3.198
Adopción de NIIF 16	(5.767)	10.252	4.485	-
Valor neto contable a 1 de enero de 2019 (reformulado)	6.670	10.252	16.922	3.198
Altas	1.383	452	1.835	166
Bajas	(430)	-	(430)	(57)
Reclasificaciones	85	(85)	-	-
Depreciación, amortización y deterioro	(392)	(582)	(974)	(61)
Movimientos por cambio de divisas	48	74	122	12
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2019</b>	<b>7.364</b>	<b>10.111</b>	<b>17.475</b>	<b>3.258</b>

El valor neto contable de los Activos por derecho de uso incluye 5.526 millones de euros (1 de enero de 2019: 5.767 millones de euros) relativos a activos previamente arrendados a través de arrendamientos financieros antes de la adopción de la NIIF 16.

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2018	11.846	3.018
Altas	1.113	189
Bajas	(216)	(18)
Depreciación, amortización y deterioro	(553)	(65)
Movimientos por cambio de divisas	64	9
Valor neto contable a 30 de junio de 2018	12.254	3.133

Las inversiones autorizadas y contratadas en inmovilizado pero no previstas en las cuentas ascienden a 14.126 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 10.831 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio de moneda extranjera.

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

**11. REVISIÓN DE DETERIORO**

El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial de vida útil indefinida se someten a pruebas de deterioro con carácter anual (en el cuarto trimestre) y cuando las circunstancias sugieren que el valor contable podría haber sufrido un deterioro. Los supuestos principales utilizados para determinar el importe recuperable de las diferentes unidades generadoras de efectivo se exponen en el Informe y cuentas anuales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 no se han detectado indicios de que el valor contable pudiera ser superior al importe recuperable.

**12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS****a Activos y pasivos financieros por categoría**

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2019 y 31 de diciembre de 2018 por tipo y clasificación a efectos de medición:

**A 30 de junio de 2019**

Millones de euros	Activos financieros				Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
<b>Activos no corrientes</b>						
Otras inversiones en patrimonio	-	76	-	-	-	<b>76</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	400	-	-	<b>400</b>
Otros activos no corrientes	154	-	-	155	-	<b>309</b>
<b>Activos corrientes</b>						
Deudores comerciales	2.010	-	-	-	-	<b>2.010</b>
Otros activos corrientes	530	-	-	972	-	<b>1.502</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	298	-	-	<b>298</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.227	-	-	-	-	<b>3.227</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.804	-	-	-	-	<b>4.804</b>
<b>Pasivos financieros</b>						
Millones de euros	Pasivos financieros				Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
<b>Pasivos no corrientes</b>						
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	11.101	-	-	-	-	<b>11.101</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	240	-	-	<b>240</b>
Otros pasivos a largo plazo	17	-	-	66	-	<b>83</b>
<b>Pasivos corrientes</b>						
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.707	-	-	-	-	<b>1.707</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	4.988	-	-	449	-	<b>5.437</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	281	-	-	<b>281</b>

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Activos financieros				
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	80	-	-	80
Instrumentos financieros derivados	-	-	221	-	221
Otros activos no corrientes	154	-	-	155	309
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.597	-	-	-	1.597
Otros activos corrientes	444	-	-	731	1.175
Instrumentos financieros derivados	-	-	155	-	155
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.437	-	-	-	2.437
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.837	-	-	-	3.837
Millones de euros	Pasivos financieros				
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.633	-	-	-	6.633
Instrumentos financieros derivados	-	-	423	-	423
Otros pasivos a largo plazo	13	-	-	185	198
<b>Pasivos corrientes</b>					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	876	-	-	-	876
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.591	-	-	368	3.959
Instrumentos financieros derivados	-	-	656	-	656

## b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

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

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

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

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

Nivel 3: *Inputs* para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. En las inversiones no cotizadas, el valor razonable se ha determinado a partir de la última operación disponible realizada con un instrumento idéntico en condiciones de mercado. El Grupo hace un seguimiento periódico de las operaciones realizadas con estos instrumentos para asegurarse de que el valor razonable esté basado en el precio en condiciones de mercado más reciente.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 30 de junio de 2019 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	13	-	63	76	<b>76</b>
Instrumentos financieros derivados <sup>1</sup>	-	698	-	698	<b>698</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Préstamos bancarios y otros	1.086	485	-	1.571	<b>1.564</b>
Pasivos para la financiación de activo	-	435	-	435	<b>435</b>
Instrumentos financieros derivados <sup>2</sup>	-	521	-	521	<b>521</b>

<sup>1</sup> La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 298 millones de euros.

<sup>2</sup> La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 281 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de Diciembre de 2018 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	17	-	63	80	80
Instrumentos financieros derivados <sup>1</sup>	-	376	-	376	376
<b>Pasivos financieros</b>					
Préstamos bancarios y otros	1.096	468	-	1.564	1.581
Arrendamientos financieros <sup>3</sup>	-	6.086	-	6.086	5.928
Instrumentos financieros derivados <sup>2</sup>	-	1.079	-	1.079	1.079

<sup>1</sup> La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 155 millones de euros.

<sup>2</sup> La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 656 millones de euros.

<sup>3</sup> Reclasificado al Pasivo por derecho de uso en la adopción de la NIIF 16.

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

Los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior se miden a valor razonable a efectos de presentación en el informe financiero consolidado, a excepción de los préstamos bancarios y otros y pasivos para la financiación de activos, incluyendo los arrendamientos financieros reconocidos a 31 de diciembre de 2018, que se miden a coste amortizado.

## c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018
Saldo inicial del ejercicio	63	56
Altas	-	8
Movimientos por cambio de divisas	-	(1)
<b>Saldo final del periodo</b>	<b>63</b>	<b>63</b>

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 13. DEUDAS

Millones de euros	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018
<b>Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	110	153
Pasivos para la financiación de activo	23	723
	<b>133</b>	876
Arrendamientos previamente clasificados como arrendamientos financieros <sup>1</sup>	719	-
Arrendamientos en activos por derecho de uso	855	-
Deudas en activos por derecho de uso	1.574	-
	<b>1.707</b>	876
<b>No corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	1.454	1.428
Pasivos para la financiación de activo	412	5.205
	<b>1.866</b>	6.633
Arrendamientos previamente clasificados como arrendamientos financieros <sup>1</sup>	4.834	-
Arrendamientos en activos por derecho de uso	4.401	-
Deudas en activos por derecho de uso	9.235	-
	<b>11.101</b>	6.633

<sup>1</sup> Con la adopción de la NIIF 16 "Arrendamientos" el 1 de enero de 2019, el valor contable de los arrendamientos previamente clasificados como arrendamientos financieros se transfirió a 'Deudas en activos por derecho de uso' de acuerdo con el enfoque de transición retrospectiva modificada. En la información comparativa de la tabla anterior, estos arrendamientos se presentan como 'Pasivos para la financiación de activo'.

## 14. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo se concedieron 6.111.608 opciones de coste cero en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (Performance Share Plan, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. El Grupo liquida en efectivo las obligaciones tributarias de los empleados derivadas de la emisión de acciones directamente ante la autoridad tributaria competente y retiene un número equivalente de acciones en el momento de la consolidación. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto se calcula en la fecha de concesión utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones sobre las que se concedieron las opciones, o basado en el precio de las acciones en la fecha en las que se conceden dependiendo de los criterios de rendimiento adjuntos. Los datos utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP concedidos en el periodo son los siguientes:

Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	35
Vida esperada de las opciones (años)	4,8
Precio medio ponderado de la acción (libras esterlinas)	5,67

El Grupo también realizó adjudicaciones en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo (Incentive Award Deferral Plan, IADP), a tenor del cual se adjudicaron 2.113.154 acciones condicionadas durante el periodo.

## 15. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS).

El NAPS se cerró a devengos futuros de prestaciones el 31 de marzo de 2018. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los partícipes se incrementarán anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medido usando el IPC), lo que en general es inferior al supuesto anterior basado en el aumento del salario, que incluía subidas salariales y ascensos. Actualmente, British Airways realiza contribuciones para reducir el déficit de NAPS por valor de 336 millones de euros anuales hasta septiembre de 2027, más unos pagos adicionales de hasta 168 millones de euros anuales, dependiendo del saldo de tesorería al final del mes de marzo de cada año. En el marco del cierre de NAPS, British Airways acordó realizar ciertos pagos de transición adicionales a los partícipes de NAPS si el déficit se había reducido más de lo previsto en las fechas de valoración de 2018 o 2021. No se ha constituido ninguna provisión para dichos pagos en la valoración de las obligaciones por prestaciones definidas.

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

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

El APS se cerró a nuevos miembros en 1984. Las prestaciones previstas en el APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas de la inflación en el pago conforme a las órdenes de revisión anual de las pensiones (*Pension Increase (Review) Orders, PIRO*) emitidas por el gobierno británico, que se basan en el Índice de Precios al Consumo (IPC). El Administrador de APS propuso un incremento discrecional adicional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago en el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways impugnó la decisión e inició acciones legales para determinar la legitimidad de dicho incremento discrecional. El Alto Tribunal emitió un fallo en mayo de 2017 en el que estableció que los Administradores tenían potestad para conceder incrementos discretionales, si bien reiteró que estos debían tener en consideración todos los factores relevantes y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo ante el Tribunal de Apelación. El 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación emitió su veredicto, en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que los Administradores no tenían potestad para introducir una regla relativa a incrementos discretionales. Tras el fallo, los Administradores podían presentar un recurso ante el Tribunal Supremo, como así ha sucedido. En abril de 2019, sujeto a la aprobación del Alto Tribunal, los Administradores del Airways Pension Scheme resolvieron por unanimidad aceptar los términos de un acuerdo extrajudicial ofrecido por British Airways (el "acuerdo"). Con ello se pone fin a un litigio que arrancó en 2013 y que, de no mediar el acuerdo, se examinaría en apelación en el Tribunal Supremo a finales de este año. Según los términos de la propuesta de acuerdo, el Administrador de APS tendrá permitido, sujeto a una serie de pruebas de viabilidad, conceder aumentos discretionales 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. British Airways dejará de realizar nuevas aportaciones para reducir el déficit, incluidos pagos por excedentes de efectivo, y el Administrador de APS retirará su recurso ante el Tribunal Supremo. British Airways abonará una indemnización de 45 millones de euros, pagadera de forma parcial o íntegra, según corresponda, a finales de 2027/2028 en el caso de que la valoración de 2027, debido a una experiencia adversa, demuestre que el plan no es capaz de satisfacer los incrementos de las pensiones según el RPI durante el resto de la vida del plan.

El proceso judicial para solicitar la aprobación de este acuerdo ha comenzado, pero la aprobación del tribunal podría no recibirse hasta el último trimestre de 2019 como muy pronto; por lo tanto, los supuestos para determinar las Obligaciones por Prestación Definida de APS a 30 de junio de 2019 no reflejan el acuerdo y no tienen en cuenta las posibles prestaciones adicionales que podrían abonarse a los partícipes. Si el Alto Tribunal sanciona la propuesta de acuerdo, el coste potencial por servicios prestados pasados según la NIC 19 que se derivaría del pago de prestaciones adicionales a los partícipes sería de aproximadamente 900 millones de euros y se reconocería en la cuenta de resultados. Se trata de una estimación que presupone como fecha efectiva el 31 de marzo de 2019 y está basada en los supuestos a 31 de marzo de 2019. El coste por servicios prestados pasados dependerá de los supuestos vigentes en la fecha de aprobación.

Millones de euros	30 de junio de 2019			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.650	20.882	393	29.925
Valor actual de los pasivos del plan	(7.412)	(19.230)	(652)	(27.294)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.238	1.652	(259)	2.631
Efecto del techo de activos	(461)	(1.071)	-	(1.532)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
<b>A 30 de junio de 2019</b>	<b>777</b>	<b>581</b>	<b>(271)</b>	<b>1.087</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.373
Obligaciones de retribuciones a empleados				(286)
				<b>1.087</b>

Millones de euros	31 de diciembre de 2018			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.372	18.846	382	27.600
Valor actual de los pasivos del plan	(7.110)	(17.628)	(645)	(25.383)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.262	1.218	(263)	2.217
Efecto del techo de activos <sup>1</sup>	(469)	(896)	-	(1.365)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
<b>A 31 de diciembre de 2018</b>	<b>793</b>	<b>322</b>	<b>(275)</b>	<b>840</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.129
Obligaciones de retribuciones a empleados				(289)
				<b>840</b>

<sup>1</sup> APS y NAPS se encuentran en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que deberían pagar los Administradores.

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

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

El 26 de octubre de 2018, la sentencia del Tribunal Superior en el caso de Lloyd's Bank confirmó que los planes de pensiones están obligados a compensar los efectos de las pensiones mínimas garantizadas desiguales desde el 17 de mayo de 1990. Las Obligaciones por Prestación Definida estimadas de APS y NAPS a 30 de junio de 2019 tienen en cuenta el efecto estimado de la compensación en pensiones mínimas garantizadas, basándose en las evaluaciones realizadas por los respectivos actuarios de los planes APS y NAPS.

A 30 de junio de 2019, se revisaron y actualizaron los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS con el fin de reflejar las condiciones de mercado en dicha fecha. Los supuestos principales empleados fueron los siguientes:

Porcentaje anual	30 de junio de 2019		31 de diciembre de 2018	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Inflación (IPC)	2,25	2,15	2,10	2,05
Inflación (Inflación de Precios Minoristas)	3,25	3,15	3,20	3,15
Incremento del salario (Inflación de Precios Minoristas)	3,25	na	3,20	na
Tasa de descuento	2,15	2,35	2,65	2,85

Más información sobre la base de los supuestos está incluida en la nota 30 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018.

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2012 y el 31 de marzo de 2015 respectivamente, utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y los Administradores de cada plan.

**16. PROVISIONES DE RIESGOS Y GASTOS**

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones para reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2019	1.359	693	591	112	72	2.827
Adopción de NIIF 16	120	-	-	-	-	120
Valor neto contable a 1 de enero de 2019 (reformulado)	1.479	693	591	112	72	2.947
Provisiones registradas durante el periodo	215	1	15	20	56	307
Utilizadas durante el periodo	(80)	(89)	(12)	(32)	(52)	(265)
Reversiones de importes no utilizados	(20)	(1)	-	(4)	(6)	(31)
Actualización de descuento	7	2	9	-	-	18
Diferencias de cambio de divisas	9	3	-	-	-	12
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2019</b>	<b>1.610</b>	<b>609</b>	<b>603</b>	<b>96</b>	<b>70</b>	<b>2.988</b>
Desglose:						
Corrientes	193	207	59	62	37	558
No corrientes	1.417	402	544	34	33	2.430
	<b>1.610</b>	<b>609</b>	<b>603</b>	<b>96</b>	<b>70</b>	<b>2.988</b>

**17. PASIVOS CONTINGENTES**

El Grupo tiene ciertos pasivos contingentes que a 30 de junio de 2019 ascendían a 88 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 88 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. El Grupo también se enfrenta a las siguientes reclamaciones:

*Transporte de mercancías*

La Comisión Europea emitió una decisión en la que fallaba que British Airways y otros 10 grupos de aerolíneas habían participado en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga (Decisión Original). A British Airways se le impuso una multa de 104 millones de euros. Después de recurrir la decisión, esta fue anulada posteriormente de forma parcial en el caso de British Airways (y anulada de forma total en el caso del resto de aerolíneas que habían recurrido) (Fallo del Tribunal General) y la multa se reembolsó íntegramente. British Airways recurrió la anulación parcial ante el Tribunal de Justicia, pero el recurso fue desestimado.



## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

### 17. PASIVOS CONTINGENTES continuación

En paralelo, la Comisión Europea decidió no recurrir el Fallo del Tribunal General y, en su lugar, adoptó una nueva decisión en marzo de 2017 (Nueva Decisión). La nueva decisión volvió a imponer multas a todas las aerolíneas involucradas que coinciden con las contenidas en la Decisión Original. Por lo tanto, a British Airways se le ha vuelto a imponer una multa de 104 millones de euros. British Airways ha vuelto a recurrir la Nueva Decisión ante el Tribunal General (al igual que otras aerolíneas).

Basándose en las conclusiones de las decisiones de la Comisión, un gran número de demandantes ha entablado procesos en los tribunales ingleses reclamando a British Airways los daños y perjuicios que, a su juicio, se derivarían de las supuestas prácticas anticompetitivas. British Airways se ha unido al resto de aerolíneas que supuestamente han participado en las prácticas anticompetitivas para sufragar dichos daños y perjuicios. Varias demandas fueron resueltas en 2018.

British Airways también es parte en litigios similares entablados en otras jurisdicciones, como Alemania, los Países Bajos y Canadá, junto con otras aerolíneas. Actualmente, se desconoce cuál será el resultado de estos procesos. En cada caso, se tendrá que evaluar el efecto preciso, en su caso, de la supuesta actividad anticompetitiva sobre los demandantes.

#### *Pensiones*

Los Administradores del Airways Pension Scheme (APS) propusieron un aumento discrecional adicional por encima del IPC en los pagos de pensiones para el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways recurrió esta decisión e inició procesos legales para esclarecer la legitimidad del aumento discrecional. El resultado del proceso judicial se conoció en mayo de 2017, cuando el tribunal falló que, en efecto, los Administradores tenían potestad para conceder incrementos discretionales, si bien reiteró que estos deben tener en consideración todos los factores relevantes y descartar los factores irrelevantes. El Grupo recurrió el fallo ante el Tribunal de Apelación. El 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación emitió su veredicto, en el que estimó el recurso de British Airways decretando que la modificación entraba dentro de las potestades de los Administradores, pero se realizó para un propósito indebido. La consecuencia de lo anterior es que la modificación de los Administradores para introducir la potestad de incremento discrecional no era válida. Los Administradores recurrieron ante el Tribunal Supremo.

En abril de 2019, sujeto a la aprobación del Alto Tribunal, los Administradores del Airways Pension Scheme resolvieron por unanimidad aceptar los términos de un acuerdo extrajudicial ofrecido por British Airways. Con ello se pone fin a un litigio que arrancó en 2013 y que, de no mediar el acuerdo, se examinaría en apelación en el Tribunal Supremo a finales de este año. Según los términos de la propuesta de acuerdo, el Administrador de APS tendrá permitido, sujeto a una serie de pruebas de viabilidad, conceder aumentos discretionales 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. British Airways dejará de realizar nuevas aportaciones para reducir el déficit, incluidos pagos por excedentes de efectivo, y el Administrador de APS retirará su recurso ante el Tribunal Supremo. British Airways abonará una indemnización de 45 millones de euros, pagadera de forma parcial o íntegra, según corresponda, a finales de 2027/2028 en el caso de que la valoración de 2027, debido a una experiencia adversa, demuestre que el plan no es capaz de satisfacer los incrementos de las pensiones según el RPI durante el resto de la vida del plan.

El proceso judicial para solicitar la aprobación de este acuerdo ha comenzado, pero a tenor de los plazos necesarios para fijar una fecha para la vista, la aprobación del tribunal podría no recibirse hasta el último trimestre de 2019 como muy pronto.

#### *Sustracción de datos de clientes de British Airways*

El 6 de septiembre de 2018, British Airways anunció la sustracción de datos personales de algunos de sus clientes. Tras llevar a cabo una investigación del incidente, British Airways anunció el 25 de octubre de 2018 que podrían haberse visto afectados más datos personales. El 4 de julio de 2019, British Airways recibió una Notificación de Intenciones de la Oficina del Comisionado de Información (ICO) en la que informaba a la compañía de su intención de imponerle una multa de aproximadamente 183 millones de libras esterlinas (205 millones de euros) en virtud de la ley de protección de datos del Reino Unido (*UK Data Protection Act*).

British Airways presentará alegaciones al ICO contra la propuesta de sanción. El ICO seguirá sus procedimientos para pedir opinión a otras autoridades de protección de datos de la UE y, posiblemente, a un grupo de asesores externos. El ICO tiene un plazo de seis meses desde la emisión de la Notificación de intenciones a British Airways en el que podría emitir una notificación de sanción (sujeto a extensiones acordadas por el ICO y British Airways). Si se emite una notificación de sanción, British Airways tiene 28 días para presentar un recurso ante el Tribunal de Primera Instancia (*First-tier Tribunal*) de la Sala de Cuestiones Generales (*General Regulatory Chamber*). Un fallo del Tribunal de Primera Instancia puede recurrirse, con autorización, ante la Sala de Apelación (*Upper Tribunal*). Las decisiones de la Sala de Apelación pueden recurrirse ante el Tribunal de Apelación (*Court of Appeal*). La intención de British Airways es defenderse en este asunto con todos los medios a su alcance, incluidas todas las vías de recurso disponibles en caso necesario.

No ha quedado demostrado que British Airways haya incumplido sus obligaciones en virtud de la Ley de Protección de Datos Europea (*GDPR*) y de la Ley de Protección de Datos del Reino Unido. Además, a la vista de la imposibilidad de conocer la metodología de cálculo empleada para determinar el importe consignado en la Notificación de Intenciones, los cauces a disposición de la compañía para oponerse a la Notificación y la falta de precedentes de evaluaciones definitivas en el marco del nuevo reglamento de protección datos, los Consejeros creen que en estos momentos no resulta posible estimar con fiabilidad la cuantía de una multa del ICO, en el caso de que este organismo la imponga. Por lo tanto, no se ha constituido ninguna provisión a 30 de junio de 2019.

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2019

## 17. PASIVOS CONTINGENTES continuación

*Garantías*

British Airways ha aportado garantías en relación con determinados pagos que a 30 de junio de 2019 ascienden a 280 millones de euros y están destinados a los planes de pensiones de la Sociedad, APS y NAPS. Esta cantidad se depositó en una cuenta restringida en enero de 2019. En virtud de la propuesta de Acuerdo de Liquidación (sujeta a la aprobación del Alto Tribunal), los 280 millones de euros se destinarían íntegramente al plan NAPS.

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 30 de junio de 2019 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

## 18. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS

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

Ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	30 de junio	
	2019	2018
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	3	4
Ventas a accionistas significativos	13	15
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	33	25
Compras a accionistas significativos	66	52

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

Millones de euros	30 de	31 de
	junio de	diciembre de
	2019	2018
<b>Cuentas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes debidos por empresas asociadas	3	7
Importes debidos por accionistas significativos	4	3
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes debidos a empresas asociadas	3	3
Importes debidos a accionistas significativos	2	7

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2018: cero).

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

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

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	30 de junio	
	2019	2018
<b>Salario base, honorarios y otros beneficios</b>		
Retribución del Consejo de Administración	2	2
Retribución del Comité de Dirección	4	4

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2019, la retribución del Consejo de Administración incluye a tres Consejeros Ejecutivos (30 de junio de 2018: dos Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 11 miembros (30 de junio de 2018: 11 miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los Consejeros Ejecutivos y al Comité de Dirección. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2019 la Compañía realizó aportaciones por 33.000 euros (2018: 30.000 euros).

A 30 de junio de 2019 el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 1 millón de euros (2018: 5 millones de euros).

A 30 de junio de 2019 no existían préstamos pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2018: cero).

19. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

*Recompra de los bonos convertibles de IAG*

Después de que el Grupo anunciara que había ejercido la opción de recomprar la totalidad de su emisión de 500 millones de euros de los bonos convertibles al 0,25% de interés con vencimiento en 2020, el Grupo recompró y amortizó el 89,44% de los bonos convertibles, y ha decidido amortizar anticipadamente el restante 10,56% conforme a los términos y condiciones de los bonos.

*Emisión de bonos no garantizados*

El 4 de julio de 2019, el Grupo anunció la emisión, la suscripción íntegra y el pago de dos tramos de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.000 millones de euros: 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2023 y 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2027. Los bonos devengan un interés fijo anual del 0,5% y el 1,5%, respectivamente, pagadero a año vencido. Los bonos se emitieron por el 99,417% y 98,803% de su valor nominal, respectivamente, y a menos que previamente se hayan reembolsado o comprado y amortizado, serán reembolsados por el 100% de su valor nominal en sus respectivas fechas de vencimiento.

*Emisión de bonos Enhanced Equipment Trust Certificates*

Después del periodo, British Airways lanzó con éxito una emisión de bonos *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC) por importe de 806 millones de dólares estadounidenses para financiar las entregas de aviones. Se prevé combinar estos bonos con arrendamientos operativos japoneses con opciones de compra (*Japanese Operating Leases with Call Options*) por valor de 314 millones de dólares estadounidenses, ascendiendo el total recaudado a 1.120 millones de dólares estadounidenses. La operación consta de certificados de Clase AA con un cupón anual del 3,3% y madurez de 13,4 años y Clase A, con un cupón anual pagadero del 3,35% y madurez de 9,9 años, con un conjunto subyacente de garantías formado por Airbus A320 NEO y Airbus A350-1000.

*Sustracción de datos de clientes en British Airways*

El 6 de septiembre de 2018, British Airways anunció la sustracción de datos personales de algunos de sus clientes. Después de investigar la sustracción, British Airways anunció el 25 de octubre de 2018 que podrían haberse visto afectados más datos personales. El 4 de julio de 2019, British Airways recibió una Notificación de Intenciones de la ICO en la que informaba a la compañía de su intención de imponerle una multa de aproximadamente 183 millones de libras esterlinas (205 millones de euros) en virtud de la ley de protección de datos del Reino Unido (*UK Data Protection Act*). Para ampliar la información, consulte la nota 17 'Pasivos contingentes'.

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

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad"), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 1 de agosto de 2019, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2019, elaborados con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

1 de agosto de 2019

---

Antonio Vázquez Romero  
Presidente

---

William Matthew Walsh  
Consejero Delegado

---

Marc Jan Bolland

---

Margaret Ewing

---

Francisco Javier Ferrán Larraz

---

Stephen William Lawrence Gunning

---

Deborah Linda Kerr

---

María Fernanda Mejía Campuzano

---

Kieran Charles Poynter

---

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

---

Lucy Nicola Shaw

---

Alberto Terol Esteban

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

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

### Informe sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados

#### *Introducción*

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (en adelante los estados financieros intermedios) de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2019, y la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de flujos de caja, el estado de cambios en el patrimonio neto, y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007 y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### *Alcance de la revisión*

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

#### *Conclusión*

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido.

#### *Párrafo de énfasis*

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 1 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

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

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este periodo y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. y sociedades dependientes.

#### *Párrafo sobre otras cuestiones*

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre y la Guía de Desglose y Normas de Transparencia del Financial Conduct Authority del Reino Unido.

ERNST & YOUNG, S.L.

## INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de rendimiento alternativos (IRA), algunos de los cuales han sido identificados como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Los resultados del Grupo se presentan antes y después de partidas excepcionales. Las Partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño e incidencia. Las partidas excepcionales se detallan en la nota 3 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados. Además, los resultados del Grupo se describen usando determinadas variables que no están definidas en las NIIF y que, por lo tanto, se consideran IRA. Estos indicadores se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo en base a una "oferta comercial sin competencia", un "crecimiento sostenible y creador de valor" y "eficiencia e innovación". En la sección titulada "Indicadores clave de rendimiento" del Informe y cuentas anuales 2018 de IAG se explica en mayor detalle por qué se emplean estos indicadores. A continuación figura la definición de cada IRA presentado en este informe, junto con una conciliación con el indicador más similar elaborado conforme a las NIIF.

### Información financiera proforma

El Grupo optó por aplicar el método retrospectivo modificado al efectuar la transición a la NIIF 16 "Arrendamientos" con el fin de reducir la complejidad derivada del volumen y naturaleza de los arrendamientos mantenidos por el Grupo. El método retrospectivo modificado no permite reformular los datos comparativos. Para ayudar a los usuarios de los estados financieros, el Grupo ha aportado información proforma de 2018 que permite disponer de una base de comparación homogénea con los resultados de 2019. Los resultados proforma de 2018 son los resultados contables del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 como si se hubiera aplicado desde el 1 de enero de 2018 y se han elaborado usando los mismos supuestos aplicados en el ajuste de transición a la NIIF 16 a 1 de enero de 2019 (como se explica en la nota 2) ajustado por los nuevos arrendamientos de aviones formalizados durante 2018 y usando los tipos de interés incrementales de sus préstamos a 1 de enero de 2019. Los ajustes a los pasivos por arrendamientos de aeronaves en relación con la NIIF 16 están basados en los tipos de cambio del dólar estadounidense en la fecha de transición.

Cuenta de Resultados Consolidada 2018 Millones de euros <sup>1</sup>	Tres meses a 31 de marzo			Tres meses a 30 de junio			Seis meses a 30 de junio		
	Datos contables	Datos proforma	Variación	Datos contables	Datos proforma	Variación	Datos contables	Datos proforma	Variación
<b>Total ingresos</b>	<b>5.022</b>	<b>5.022</b>	<b>-</b>	<b>6.184</b>	<b>6.184</b>	<b>-</b>	<b>11.206</b>	<b>11.206</b>	<b>-</b>
Gastos de personal	1.154	1.154	-	1.219	1.219	-	2.373	2.373	-
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.112	1.112	-	1.325	1.325	-	2.437	2.437	-
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	645	643	(2)	719	718	(1)	1.364	1.361	(3)
Tasas de aterrizaje y de navegación	472	472	-	579	579	-	1.051	1.051	-
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	391	388	(3)	431	438	7	822	826	4
Propiedad, TI y otros gastos	207	176	(31)	239	205	(34)	446	381	(65)
Gastos comerciales	271	271	-	263	263	-	534	534	-
Depreciación, amortización y deterioro	307	485	178	311	494	183	618	979	361
Gastos de arrendamiento operativo de flota	202	-	(202)	220	-	(220)	422	-	(422)
Diferencias de tipo de cambio	(19)	(19)	-	43	43	-	24	24	-
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>280</b>	<b>340</b>	<b>60</b>	<b>835</b>	<b>900</b>	<b>65</b>	<b>1.115</b>	<b>1.240</b>	<b>125</b>
Gastos financieros	(48)	(132)	(84)	(63)	(147)	(84)	(111)	(279)	(168)
Gastos no operativos netos	14	14	-	17	17	-	31	31	-
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>246</b>	<b>222</b>	<b>(24)</b>	<b>789</b>	<b>770</b>	<b>(19)</b>	<b>1.035</b>	<b>992</b>	<b>(43)</b>
Impuestos	(40)	(35)	5	(160)	(154)	6	(200)	(189)	11
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>206</b>	<b>187</b>	<b>(19)</b>	<b>629</b>	<b>616</b>	<b>(13)</b>	<b>835</b>	<b>803</b>	<b>(32)</b>

<sup>1</sup> Antes de partidas excepcionales

## Beneficios por acción ajustados

Los beneficios se basan en el resultado antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por los resultados atribuibles a los accionistas de la matriz y al interés de los bonos convertibles, dividido entre el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo del impacto de la hipotética conversión de estos bonos y los pagos basados en acciones pendientes. Los beneficios proforma son los resultados contables ajustados por la NIIF 16 (véase arriba).

Millones de euros	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018	
		Datos proforma	Datos contables
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz	806	1.366	1.398
Partidas excepcionales	-	(573)	(573)
<b>Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales</b>	<b>806</b>	<b>793</b>	<b>825</b>
Gastos financieros sobre bonos convertibles	9	9	9
<b>Beneficios ajustados</b>	<b>815</b>	<b>802</b>	<b>834</b>
Número medio ponderado de acciones utilizado para el Beneficio diluido por acción	2.080	2.135	2.135
Número medio ponderado de acciones utilizado para el Beneficio básico por acción	1.984	2.046	2.046
<b>Beneficios por acción ajustados (céntimos de €)</b>	<b>39,2</b>	<b>37,6</b>	<b>39,1</b>
<b>Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>40,6</b>	<b>38,8</b>	<b>40,3</b>

## EBITDA y EBITDAR

El EBITDA se calcula como el beneficio de las operaciones de los cuatro trimestres anteriores antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro. El EBITDAR se calcula como el EBITDA antes de gastos de arrendamiento operativo de flota. La información proforma son los resultados contables ajustados por la NIIF 16 (véase arriba).

Millones de euros	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018	
		Datos proforma	Datos contables
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.340	3.485	3.230
Depreciación, amortización y deterioro	2.052	1.996	1.254
<b>EBITDA</b>	<b>5.392</b>	<b>5.481</b>	<b>4.484</b>
Costes de arrendamiento operativo de flota	-	-	890
<b>EBITDAR</b>	<b>5.392</b>	<b>5.481</b>	<b>5.374</b>



## Deuda neta/EBITDA

A raíz de la adopción de la NIIF 16, el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR ya no se publica. La deuda neta se calcula restando de las deudas financieras con intereses a largo plazo (incluidos las deudas de activos por derecho de uso) el efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo. El resultado se divide entre el EBITDA para obtener el ratio deuda neta/EBITDA.

Millones de euros	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018	
	Datos proforma	Datos proforma	Datos contables
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>12.808</b>	12.704	7.509
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	<b>(4.804)</b>	(3.837)	(3.837)
Otros depósitos remunerados a corto plazo	<b>(3.227)</b>	(2.437)	(2.437)
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho	-	-	7.120
<b>Deuda neta</b>	<b>4.777</b>	6.430	8.355
<b>EBITDA</b>	<b>5.392</b>	5.481	5.374
<b>Deuda neta/EBITDA</b>	<b>0,9</b>	1,2	1,6

## FLOTA AÉREA

	En propiedad	Derecho de uso <sup>1</sup>	Total a 30 de junio de 2019	Total a 31 de diciembre de 2018	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2018	Entregas futuras	Opciones
Airbus A318	-	1	1	1	-	-	-
Airbus A319	18	42	60	61	(1)	-	-
Airbus A320	48	203	251	241	10	43	103
Airbus A321	19	41	60	56	4	49	14
Airbus A330-200	5	17	22	22	-	2	-
Airbus A330-300	2	14	16	16	-	2	-
Airbus A340-600	9	8	17	17	-	-	-
Airbus A350	2	3	5	2	3	38	52
Airbus A380	2	10	12	12	-	-	-
Boeing 747-400	33	-	33	35	(2)	-	-
Boeing 777-200	36	10	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	2	10	12	12	-	4	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	12	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	17	18	18	-	-	6
Boeing 787-10	-	-	-	-	-	12	-
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	9	8	17	16	1	-	-
<b>Total del Grupo</b>	<b>192</b>	<b>396</b>	<b>588</b>	<b>573</b>	<b>15</b>	<b>168</b>	<b>199</b>

<sup>1</sup> Incluye 108 aeronaves en arrendamiento financiero transferidas a Activos por derecho de uso al adoptar la NIIF 16.

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 5 aviones (2018: 5) fuera de servicio. La tabla anterior no incluye 3 arrendamientos de aeronaves con tripulación que se reconocen como activos por derecho de uso en el balance.