

## Resultados de IAG correspondientes al primer semestre de 2023

### Récord de beneficios en el primer semestre gracias a los buenos resultados de todo el Grupo

#### Datos destacados

- Beneficio de las operaciones récord en el primer semestre antes de partidas excepcionales de 1.260 millones de euros (primer semestre de 2022: pérdida de 446 millones de euros), un aumento de 1.706 millones de euros, con una fuerte demanda sostenida en toda nuestra red y un rendimiento particularmente positivo de nuestros negocios en España
- Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del segundo trimestre de 2023 de 1.251 millones de euros (segundo trimestre de 2022: 295 millones de euros), incluido el beneficio trimestral más alto de la historia de Iberia, con 307 millones de euros
- La deuda neta se ha reducido a 7.600 millones de euros a 30 de junio de 2023 (31 de diciembre de 2022: 10.400 millones de euros) debido al aumento del beneficio y a las entradas de capital circulante estacionales; la deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales fue de 1,5 veces (2022: 3,1 veces)
- Estamos especialmente centrados en garantizar la resiliencia de las operaciones durante el verano, lo que responde a un entorno operativo difícil en el Reino Unido y partes de Europa
- Perspectivas alentadoras para el verano, dado que las reservas cubren ya alrededor del 80% de los ingresos previstos del tercer trimestre.
- IAG está bien posicionada para beneficiarse de su atractiva base de clientes y de su red sólida en mercados grandes y en crecimiento

#### Luis Gallego, Consejero Delegado de International Airlines Group, señaló:

"Los sólidos beneficios registrados desde principio de año nos están ayudando a financiar inversiones para nuestros clientes, y a mejorar nuestro balance mediante la reducción de la deuda. Nuestro objetivo es volver a la capacidad anterior a la pandemia a finales de este año.

"Estos resultados se deben al buen comportamiento de todas las compañías del Grupo, y nos gustaría agradecer a nuestros equipos su duro trabajo durante estos primeros seis meses del año.

"La demanda sigue siendo sólida en todo el Grupo, sobre todo en los viajes de ocio. Para el tercer trimestre ya contamos con cerca del 80% de los ingresos por pasaje reservados. Y nuestras aerolíneas han puesto en marcha planes de refuerzo a las operaciones durante la temporada de verano."

#### Resumen financiero:

	Semestre finalizado el 30 de junio		Trimestre finalizado el 30 de junio	
Resultados publicados (millones de euros)	2023	2022 <sup>1</sup>	2023	2022 <sup>1</sup>
Total ingresos	13.583	9.351	7.694	5.916
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.260	(417)	1.251	301
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	921	(654)	1.008	133
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)	18,6	(13,2)		
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados <sup>2</sup>	12.010	9.599		
Deudas financieras <sup>2</sup>	19.623	19.984		

	2023	2022 <sup>1</sup>	2023	2022 <sup>1</sup>
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)				
Total ingresos antes de partidas excepcionales	13.583	9.351	7.694	5.916
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.260	(446)	1.251	295
Margen de las operaciones antes de partidas excepcionales	9,3%	(4,8)%	16,3%	5,0%
Beneficio/(pérdida) después de impuestos antes de partidas excepcionales	921	(683)	1.008	127
Beneficio/(pérdida) ajustada por acción (céntimos de €)	17,6	(13,8)		
Deuda neta <sup>2</sup>	7.613	10.385		
Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) <sup>2</sup>	1,5	3,1		
Liquidez total <sup>2,3</sup>	15.552	13.999		

Para las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2022.

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

<sup>2</sup>Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2022.

<sup>3</sup>La liquidez total comprende el Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y de descubierto y líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas.

## Aspectos financieros destacados para el primer semestre de 2023

- Restablecida el 94% de la capacidad de 2019, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO)
- Los ingresos unitarios de pasaje del primer semestre fueron un 18,4% superiores a los del mismo periodo de 2022, con una fuerte recuperación del tráfico de ocio y una recuperación más lenta del tráfico de negocios. El segmento de ocio *premium* siguió registrando muy buenos resultados
- Los costes unitarios excluido el combustible se redujeron un 7,3% frente al primer semestre de 2022, impulsados por un aumento de la capacidad de pasajeros del 30,9% y las iniciativas de transformación, netos de los aumentos de los gastos asociados a proveedores, principalmente ligados a la inflación
- El coste unitario del combustible aumentó un 5,7% frente a 2022, vinculado a unos precios medios efectivos del combustible más elevados, netos de coberturas, en el primer semestre de 2023 frente a 2022, y a los efectos beneficiosos derivados de las entregas de aviones más eficientes a IAG durante los últimos años
- El margen de las operaciones antes de partidas excepcionales fue del 9,3% en el primer semestre y del 16,3% en el segundo trimestre
- Beneficio después de impuestos en el primer semestre de 2023 de 921 millones de euros (primer semestre de 2022: pérdida después de impuestos de 654 millones de euros)

## Perspectivas de negocio

- La demanda de los clientes sigue siendo fuerte en todo el Grupo, especialmente en el segmento de clientes de ocio, con cerca del 80% de los ingresos de pasaje del tercer trimestre ya reservados
- Esperamos que la capacidad para el ejercicio completo 2023 se sitúe en torno al 97% de los niveles anteriores al COVID-19, sujeto a las interrupciones del servicio
- Aunque no hay indicios de debilidad en las reservas anticipadas, seguimos siendo conscientes de las incertidumbres generales que podrían afectar al ejercicio completo. Esto incluye el impacto potencial de la volatilidad geopolítica y macroeconómica en el precio del combustible y la confianza del consumidor, así como el impacto de factores externos en el entorno operativo, como las huelgas. Nuestro negocio de carga sigue viéndose afectado por la debilidad del mercado
- Actualmente tenemos alrededor de un 30% de reservas para el cuarto trimestre, lo que es habitual en esta época del año
- Seguimos esperando que los costes unitarios excluido el combustible mejoren entre un 6% y un 10% con respecto al año 2022
- Esperamos generar un flujo de caja libre sostenible este año y que nuestra deuda neta a 31 de diciembre de 2023 se reduzca en comparación con el 31 de diciembre de 2022, en línea con la mejora de nuestros beneficios

## Aspectos estratégicos destacados

### *Las aerolíneas de IAG están bien posicionadas en mercados grandes y en crecimiento*

- Tanto los mercados del Atlántico Norte como los del Atlántico Sur están experimentando una fuerte demanda por parte de los clientes y se espera que a finales de este año hayan alcanzado la capacidad anterior al COVID-19
- Estamos observando una fuerte demanda de ocio este año, en todas nuestras aerolíneas y en todas nuestras cabinas, dado que los clientes dan prioridad a las vacaciones y a las visitas a amigos y familiares
- Esto compensa la lenta recuperación del mercado de negocios

### *Mercado y red*

- Estamos centrando nuestro restablecimiento de la capacidad en nuestros mercados más sólidos
  - Aer Lingus se centra en sus mercados de EE.UU., enfocándose en nuevas ciudades (por ejemplo, Cleveland) y reabriendo destinos anteriores (por ejemplo, Hartford), así como consolidando su base de Manchester
  - British Airways sigue centrándose en sus mercados tradicionalmente fuertes del Atlántico Norte y está reabriendo sus principales rutas con Asia
  - Iberia está aumentando su capacidad desde Madrid para reflejar la fuerte demanda tanto en el Atlántico Sur como Norte
  - Vueling sigue reforzando su presencia en sus principales mercados europeos y en las bases con restricciones de *slots*
- La fuerte demanda de nuestra atractiva red y de nuestras frecuencias impulsa unos *yields* sólidos
  - Aer Lingus se ve impulsada por los mercados de EE.UU. y la recuperación de los destinos de ocio europeos de corto radio
  - British Airways registra una fuerte demanda de vuelos de ocio en todas las cabinas, pero niveles más bajos de viajes de negocios
  - Los ingresos de Iberia son elevados en toda la red debido a una demanda excepcionalmente alta
  - La estrategia de alta demanda e ingresos de ocio de Vueling está generando un crecimiento muy elevado de los ingresos complementarios

### *Flota*

- Restablecimiento disciplinado de la capacidad, centrado en recuperar la capacidad de los aviones de fuselaje ancho de British Airways y apoyar las oportunidades estratégicas de Iberia
  - 11 nuevas entregas en el primer semestre de 2023 a British Airways, Iberia y Vueling
  - Actualmente esperamos la entrega de 30 aviones en total en 2023, incluido un avión adicional en régimen de arrendamiento para LEVEL
    - 11 aviones de fuselaje ancho (seis para British Airways, cuatro para Iberia y uno para LEVEL); 19 aviones de fuselaje estrecho (para todas las aerolíneas)
  - El 43% (243 aviones) de nuestra flota de largo y corto radio son ahora aviones de nueva generación más eficientes y silenciosos
  - Mejor utilización de los aviones en Iberia y Vueling, lo que permitirá aumentar la capacidad sin necesidad de nuevos aviones
  - British Airways recuperará los niveles prepandémicos de capacidad no *premium* en 2024; la capacidad de largo radio, en 2025; y la capacidad *premium* en 2026

- Seguimos encargando aviones más eficientes y sostenibles para apoyar los objetivos comerciales y de sostenibilidad del grupo
  - Convertimos 10 opciones A320neo en pedidos en firme que se entregarán a partir de 2028 como aviones de sustitución para nuestra red de corto radio
  - Nuevo pedido de seis aviones Boeing 787-10 que se entregarán a British Airways entre 2025 y 2026 para acelerar la recuperación de su capacidad *premium* en sus aviones de fuselaje ancho; un nuevo avión Airbus A350-900 para Iberia

#### *Invertir en nuestra propuesta al cliente*

Somos conscientes de que tenemos que seguir invirtiendo en nuestras propuestas en todas nuestras aerolíneas para mejorar la experiencia del cliente. Estamos invirtiendo en nuestras propuestas *premium* para garantizar que somos competitivos y seguimos siendo atractivos para nuestros clientes más fieles

- Seguimos desplegando nuestros nuevos asientos de clase Business en British Airways e Iberia; el 55% de la flota de largo radio de British Airways en Heathrow cuenta ya con la nueva Club Suite
- Tanto Iberia como British Airways están invirtiendo en nuevas y mejoradas salas VIP, así como en el desarrollo de un servicio *premium* en tierra en el aeropuerto de Madrid
- Todas nuestras aerolíneas de red ofrecen un mejor servicio de restauración a bordo en sus cabinas *premium*

También seguimos invirtiendo en los clientes de todas nuestras aerolíneas.

- Seguimos invirtiendo en nuestra capacidad digital y de TI:
  - Sistemas y centros de datos basados en la nube para una mayor fiabilidad y flexibilidad en el futuro
  - Se está desarrollando una nueva plataforma comercial en British Airways que ofrecerá una mejor experiencia al cliente y una mayor variedad de oportunidades comerciales
  - Capacidades de autoservicio y gestión de interrupciones en Vueling
- British Airways ha inaugurado recientemente un centro de llamadas más grande y moderno en Delhi, con una mejor capacidad de TI y de datos

#### *Reforzar la resiliencia de nuestras operaciones*

- Algunas de nuestras operaciones no están al nivel que nos gustaría que estuvieran y esto está afectando a nuestro servicio al cliente en general
- Trabajamos en un entorno difícil: las huelgas del control del tráfico aéreo en Francia están afectando a la mayoría de nuestras aerolíneas y los problemas de la cadena de suministro global están reduciendo la disponibilidad de aviones
- British Airways se está viendo especialmente afectada debido a su exposición a Londres (tanto en Heathrow como en Gatwick) y a su compleja programación de vuelos. Estamos haciendo frente a esta situación con las siguientes medidas:
  - Contratación de 4.000 personas en el primer semestre, con un énfasis especial en las operaciones en tierra
  - Adquisición de varios aviones en régimen de arrendamiento con tripulación ("*wet lease*") para complementar la disponibilidad: cuatro A320 de Finnair, un A330 de Air Belgium y tres A320 de Avion Express en Gatwick
- Iberia sigue siendo una de las aerolíneas líderes mundiales en puntualidad

#### *IAG Loyalty*

- Nuestro negocio de fidelización sigue ofreciendo un fuerte crecimiento en su beneficio de las operaciones, un 11% más que en el primer semestre de 2022, con 141 millones de libras esterlinas (160 millones de euros), y un 64% más que en el primer semestre de 2019
- Esto incluyó una remuneración récord de American Express de 286 millones de libras esterlinas (326 millones de euros), un 76% más que en 2019, impulsada por el aumento de usuarios de la tarjeta de marca, que se relanzó en 2021
- Durante el primer semestre emitimos 66.400 millones de Avios, un 14% más que en el primer semestre de 2022. Seguimos añadiendo nuevas formas para que las personas socias acumulen puntos:
  - Un 55% más de socios utilizaron nuestro portal de compras, "*Avios Balance Booster*", lo que se tradujo en la emisión de 500 millones de Avios en las primeras semanas
  - En julio anunciamos una actualización de la forma en que los socios del British Airways Executive Club ganan Avios, basada en el gasto en lugar de en la distancia que vuelan, haciéndola más sencilla y transparente
- También estamos ayudando a nuestros socios a canjear puntos, con un total de 50.900 millones canjeados en los primeros seis meses:
  - Lanzamiento de 7 vuelos exclusivos con Avios a destinos de gran demanda, incluyendo Ginebra, Sharm El Sheikh y Tenerife; crecimiento continuado de los canjes de BA Holidays, con casi un 20% de las reservas realizadas con Avios
- Continuación del desarrollo de asociaciones con terceros para la obtención y canje de Avios tanto de aerolíneas como de terceros

#### *Empleados*

- Seguimos avanzando a buen ritmo en la contratación de personal en todo el Grupo, en particular para apoyar las operaciones este verano
  - Más de 7.000 empleados contratados en el primer semestre de 2023
  - British Airways e Iberia también han anunciado recientemente programas de instrucción para proporcionar una fuente fiable de pilotos
- Seguimos negociando con varios representantes de los trabajadores del Grupo
- Con respecto a la mejora de la diversidad de género, estamos aplicando estrategias de dotación de recursos, talento y sucesión en todo el Grupo para alcanzar nuestro objetivo de un 40% de mujeres en puestos de alta dirección en 2025

## Sostenibilidad

- Seguimos defendiendo el impacto social positivo de la aviación, incluyendo el encargo de un informe a PwC que constató que IAG contribuye directa e indirectamente con unos 70.000 millones de euros a las economías de la UE y el Reino Unido, además de generar más de 600.000 puestos de trabajo
- También estamos desempeñando un papel activo en los diálogos en la UE y el Reino Unido sobre el combustible de aviación sostenible (SAF), en particular en lo que respecta al diseño del mandato y los posibles mecanismos de fijación de precios
- En concreto, estamos avanzando en nuestras iniciativas para cumplir nuestros objetivos de sostenibilidad:
  - Incorporamos 11 nuevos aviones más eficientes que reducen nuestras emisiones en un 20% en comparación con los aviones de la generación anterior
  - Acabamos de firmar un acuerdo con Nova Pangea para financiar su proyecto de conversión de residuos en etanol, primera etapa de la producción de SAF de segunda generación

## Otros

- Seguimos centrados en conseguir las aprobaciones necesarias para nuestra adquisición de Air Europa, que todavía se espera que se produzca en un plazo de entre 18 y 24 meses desde nuestro anuncio de la operación en febrero de 2023.

LEI: 959800TZHQRUSHIESL13

### Declaraciones de carácter prospectivo:

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, el entorno económico y geopolítico actual y la recuperación en curso de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su futuro impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y cuentas anuales de 2022 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Este documento está disponible en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la recuperación en curso de la pandemia del COVID 19 y las incertidumbres sobre su futuro impacto y la duración de cualquier otra disrupción que sufra el sector global de las aerolíneas, así como por el entorno económico y geopolítico actual.

### Medidas alternativas de rendimiento:

Este anuncio contiene, además de la información financiera preparada de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) y derivada de los estados financieros del Grupo, medidas alternativas de rendimiento (“APM”, por sus siglas en inglés) según se definen en las Directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la Autoridad Europea de Valores y Mercados (“ESMA” por sus siglas en inglés) el 5 de octubre de 2015. El rendimiento del Grupo se evalúa utilizando una serie de APM. Estas medidas no se definen con arreglo a las NIIF, deben considerarse adicionales a las mediciones con arreglo a las NIIF, pueden diferir de las definiciones dadas por los organismos reguladores relevantes para el Grupo y pueden diferir de las medidas de título similar presentadas por otras compañías. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo basada en “Una oferta comercial sin competencia”, “Crecimiento sostenible y creador de valor” y “Eficiencia e innovación”.

Para las definiciones y explicaciones de las APM, consulte la sección APM en el informe financiero más reciente publicado y el Informe y cuentas anuales de IAG; estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

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

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

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2023	2022 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)	2023	2022 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>11.784</b>	7.604	55,0 %	<b>6.743</b>	4.949	36,2 %
Ingresos de carga	<b>603</b>	843	(28,5)%	<b>280</b>	411	(31,9)%
Otros ingresos	<b>1.196</b>	904	32,3 %	<b>671</b>	556	20,7 %
<b>Total ingresos</b>	<b>13.583</b>	9.351	45,3 %	<b>7.694</b>	5.916	30,1 %
Gastos de personal	<b>2.610</b>	2.167	20,4 %	<b>1.353</b>	1.122	20,6 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>3.550</b>	2.566	38,3 %	<b>1.792</b>	1.648	8,7 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>1.796</b>	1.322	35,9 %	<b>1.020</b>	780	30,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.104</b>	847	30,3 %	<b>620</b>	489	26,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.208</b>	928	30,2 %	<b>621</b>	553	12,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>515</b>	435	18,4 %	<b>266</b>	231	15,2 %
Gastos comerciales	<b>578</b>	442	30,8 %	<b>298</b>	241	23,7 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>983</b>	1.015	(3,2)%	<b>497</b>	484	2,7 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	<b>(17)</b>	(21)	(19,0)%	<b>(7)</b>	(8)	(12,5)%
Diferencias de tipo de cambio	<b>(4)</b>	67	nm	<b>(17)</b>	75	nm
Gastos totales de las operaciones	<b>12.323</b>	9.768	26,2 %	<b>6.443</b>	5.615	14,7 %
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>1.260</b>	(417)	nm	<b>1.251</b>	301	nm
Gastos financieros	<b>(565)</b>	(480)	17,7 %	<b>(291)</b>	(247)	17,8 %
Ingresos financieros	<b>167</b>	3	nm	<b>99</b>	2	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	<b>(13)</b>	130	nm	<b>(12)</b>	70	nm
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	<b>51</b>	13	nm	<b>26</b>	6	nm
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	<b>149</b>	(197)	nm	<b>89</b>	(136)	nm
Otros (cargos)/créditos no operativos	<b>(12)</b>	105	nm	<b>(4)</b>	77	nm
Total gastos no operativos netos	<b>(223)</b>	(426)	(47,7)%	<b>(93)</b>	(228)	(59,2)%
<b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>	<b>1.037</b>	(843)	nm	<b>1.158</b>	73	nm
Impuestos	<b>(116)</b>	189	nm	<b>(150)</b>	60	nm
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>	<b>921</b>	(654)	nm	<b>1.008</b>	133	nm

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio/(pérdida) de las operaciones. En consecuencia, para los periodos de seis meses y de tres meses finalizados el 30 de junio de 2022, el Grupo ha reclasificado 21 millones de euros y 8 millones de euros respectivamente de ganancias de Otros (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.)	Antes de partidas excepcionales		Incr./ (dism.)
	2023	2022 <sup>1</sup>		2023	2022 <sup>1</sup>	
Ingresos de pasaje	<b>11.784</b>	7.604	55,0 %	<b>6.743</b>	4.949	36,2 %
Ingresos de carga	<b>603</b>	843	(28,5)%	<b>280</b>	411	(31,9)%
Otros ingresos	<b>1.196</b>	904	32,3 %	<b>671</b>	556	20,7 %
<b>Total ingresos</b>	<b>13.583</b>	9.351	45,3 %	<b>7.694</b>	5.916	30,1 %
Gastos de personal	<b>2.610</b>	2.167	20,4 %	<b>1.353</b>	1.122	20,6 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>3.550</b>	2.566	38,3 %	<b>1.792</b>	1.648	8,7 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>1.796</b>	1.322	35,9 %	<b>1.020</b>	780	30,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.104</b>	847	30,3 %	<b>620</b>	489	26,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.208</b>	928	30,2 %	<b>621</b>	553	12,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>515</b>	458	12,4 %	<b>266</b>	231	15,2 %
Gastos comerciales	<b>578</b>	442	30,8 %	<b>298</b>	241	23,7 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>983</b>	1.021	(3,7)%	<b>497</b>	490	1,4 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	<b>(17)</b>	(21)	(19,0)%	<b>(7)</b>	(8)	(12,5)%
Diferencias de tipo de cambio	<b>(4)</b>	67	nm	<b>(17)</b>	75	nm
Gastos totales de las operaciones	<b>12.323</b>	9.797	25,8 %	<b>6.443</b>	5.621	14,6 %
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>1.260</b>	(446)	nm	<b>1.251</b>	295	nm
Gastos financieros	<b>(565)</b>	(480)	17,7 %	<b>(291)</b>	(247)	17,8 %
Ingresos financieros	<b>167</b>	3	nm	<b>99</b>	2	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	<b>(13)</b>	130	nm	<b>(12)</b>	70	nm
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	<b>51</b>	13	nm	<b>26</b>	6	nm
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	<b>149</b>	(197)	nm	<b>89</b>	(136)	nm
Otros (cargos)/créditos no operativos	<b>(12)</b>	105	nm	<b>(4)</b>	77	nm
Total gastos no operativos netos	<b>(223)</b>	(426)	(47,7)%	<b>(93)</b>	(228)	(59,2)%
<b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>	<b>1.037</b>	(872)	nm	<b>1.158</b>	67	nm
Impuestos	<b>(116)</b>	189	nm	<b>(150)</b>	60	nm
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>	<b>921</b>	(683)	nm	<b>1.008</b>	127	nm
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2023</b>	2022 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)	<b>2023</b>	2022 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>154.034</b>	117.710	30,9 %	<b>82.371</b>	68.630	20,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>129.585</b>	91.546	41,6 %	<b>71.162</b>	56.114	26,8 %
Coeficiente de ocupación (%)	<b>84,1</b>	77,8	6,3 ptos	<b>86,4</b>	81,8	4,6 ptos
Cifras de pasajeros (miles)	<b>54.307</b>	39.969	35,9 %	<b>30.028</b>	25.592	17,3 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	<b>2.224</b>	1.939	14,7 %	<b>1.099</b>	949	15,8 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	<b>294</b>	276	6,5 %	<b>142</b>	137	3,6 %
Despegues	<b>342.036</b>	277.368	23,3 %	<b>184.536</b>	169.668	8,8 %
Horas bloque (horas)	<b>1.018.110</b>	796.719	27,8 %	<b>549.484</b>	474.636	15,8 %
Plantilla media	<b>68.447</b>	59.491	15,1 %	<b>n/a</b>	n/a	n/a
Aviones en servicio	<b>565</b>	549	2,9 %	<b>n/a</b>	n/a	n/a
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	<b>9,09</b>	8,31	9,5 %	<b>9,48</b>	8,82	7,4 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>7,65</b>	6,46	18,4 %	<b>8,19</b>	7,21	13,5 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	<b>27,11</b>	43,48	(37,6)%	<b>25,48</b>	43,31	(41,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	<b>2,30</b>	2,18	5,7 %	<b>2,18</b>	2,40	(9,4)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>5,70</b>	6,14	(7,3)%	<b>5,65</b>	5,79	(2,5)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	<b>8,00</b>	8,32	(3,9)%	<b>7,82</b>	8,19	(4,5)%

<sup>1</sup> Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio/(pérdida) de las operaciones. En consecuencia, para los periodos de seis meses y de tres meses finalizados el 30 de junio de 2022, el Grupo ha reclasificado 21 millones de euros y 8 millones de euros respectivamente de ganancias de Otros (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

## ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL SEMESTRE FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2023

### Novedades desde el último informe (5 de mayo de 2023)

El 30 de junio de 2023, el Grupo anunció que había convertido 10 opciones de Airbus A320neo en pedidos en firme, con la opción de convertir algunos aviones en A321neo. Los aviones se entregarán en 2028 y serán utilizados por cualquiera de las aerolíneas actuales del Grupo para sustituir a los aviones de la familia A320ceo.

El 27 de julio de 2023, el Grupo anunció que ha acordado convertir en pedidos en firme seis opciones de Boeing 787-10 de British Airways. Al mismo tiempo, va a añadir otras seis opciones del 787-10 a su cartera de pedidos de aviones de largo radio. El Grupo ha aprobado también convertir una opción de Airbus A350-900 de Iberia en un pedido en firme. Los aviones en firme se entregarán entre 2025 y 2026 y se emplearán para recuperar la capacidad de las flotas de largo radio de British Airways e Iberia.

### Bases de presentación

A 30 de junio de 2023, el Grupo contaba con una liquidez total de 15.552 millones de euros, compuesta por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por valor de 12.010 millones de euros, 3.308 millones de euros de líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas, y otros 234 millones de euros de líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas.

En su análisis del principio de empresa en funcionamiento durante el periodo de al menos 12 meses a partir de la fecha de aprobación de este informe (el "periodo de empresa en funcionamiento"), el Grupo ha elaborado modelos de forma exhaustiva, incluyendo un escenario pesimista posible pero grave. Habiendo revisado estos escenarios, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para continuar en funcionamiento durante el periodo de empresa en funcionamiento y, por tanto, continúan adoptando el principio de empresa en funcionamiento en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2023.

### Principales riesgos e incertidumbres

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en la sección Gestión del riesgo y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales de 2022, continúan siendo relevantes en la fecha del presente informe. El Grupo continúa vigilando los riesgos a medida que evoluciona el panorama de riesgos, en particular considerando cómo los riesgos se combinan y generan mayores amenazas y cómo reevaluar la posible gravedad y probabilidad en consecuencia. La exposición del Grupo y su capacidad para gestionar directamente el entorno de riesgo externo sigue siendo un reto, dadas las deficiencias fundamentales en la resiliencia de la cadena de suministro del sector de la aviación, las repercusiones inflacionistas tanto en los gastos de proveedores como en los salarios, y las políticas adoptadas por los gobiernos para hacer frente a las amenazas económicas. La dirección sigue centrada en mitigar los riesgos a todos los niveles del negocio y en invertir para aumentar la resiliencia.

El Consejo revisa el entorno de riesgos e interpela al equipo directivo en vista de los cambios que influyen en el Grupo y en la industria de la aviación. En los casos en que ha sido necesario adoptar nuevas medidas, el Consejo ha examinado las posibles medidas paliativas y, cuando ha sido apropiado o factible, el Grupo ha aplicado o confirmado planes para hacer frente a dichos riesgos o mantenerlos dentro del margen de riesgo determinado por el Consejo para el Grupo.

Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta la resiliencia operativa, el riesgo de la cadena de suministro, la situación de los mercados financieros, el panorama de las relaciones laborales y el compromiso de las personas y el cambio cultural en todo el Grupo. No se han identificado nuevos riesgos principales a través de los diálogos y evaluaciones de gestión de riesgos en todo el negocio en lo que va de año. A partir de los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2022, dado el entorno actual, a continuación se exponen los principales riesgos que siguen siendo un área clave de atención, debido a sus implicaciones potenciales para el Grupo.

- *Marca y confianza del cliente.* La resiliencia operativa y la satisfacción del cliente sustentan su confianza. La fiabilidad, incluida la puntualidad, el servicio y la entrega de productos, son elementos clave del valor de la marca y de la experiencia de cada cliente. El Grupo sigue mejorando su capacidad de gestión de interrupciones en los servicios para ayudar a los clientes a superarlas y mejorar sus propuestas de servicio para garantizar que nuestros clientes elijan volar con las aerolíneas del Grupo.
- *Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro.* El sector de la aviación sigue viéndose afectado por la interrupción de las cadenas de suministro globales, con el consiguiente impacto en las entregas de aeronaves, la disponibilidad de los componentes, la disponibilidad y/o la amenaza de acción sindical en terceros fundamentales para el negocio y en servicios aeroportuarios, las deficiencias en la resiliencia de los aeropuertos, en particular Heathrow, y las restricciones y huelgas en el control del tráfico aéreo ("ATC", por sus siglas en inglés). El Grupo evalúa de forma proactiva la operatividad de sus programaciones y sigue trabajando con todos los proveedores críticos para comprender cualquier posible interrupción en sus cadenas de suministro, ya sea por escasez de recursos disponibles, huelgas o retrasos en la producción, que podrían afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes o servicios críticos.
- *Ciberataques y seguridad de los datos.* La amenaza de ataques sofisticados de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos sigue siendo elevada, y el Grupo está expuesto a amenazas dirigidas tanto a sus compañías operadoras como a sus proveedores. Durante el semestre, algunas de las actividades del Grupo se vieron afectadas por un ataque contra un proveedor de servicios externo que almacenaba datos de empleados. El Grupo está centrado en mejorar su postura de ciberseguridad y comprender mejor el riesgo que presentan sus proveedores.
- *Financiación de la deuda.* Las subidas de los tipos de interés aplicadas por los bancos centrales para hacer frente a la inflación aumentan el coste para el Grupo de la deuda existente a tipo variable, así como de la nueva financiación. El Grupo sigue asegurando con éxito la financiación de aeronaves.
- *Entorno económico, político y normativo.* El impacto económico de los aumentos de los costes salariales y de las materias primas ha generado una inflación significativa y ha repercutido en los tipos de interés, a medida que los gobiernos tratan de moderar la inflación, lo que puede dar lugar a un debilitamiento de la demanda. Si los aumentos de los tipos de interés aún no han repercutido de forma sustancial en la deuda personal de los clientes, es posible que estos tengan que reducir su gasto en viajes para hacer frente al aumento de su coste de endeudamiento.

## ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL SEMESTRE FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2023

- *Sistemas de TI e infraestructura de TI.* El Grupo depende de la resiliencia de sus sistemas para los procesos de negocio y de clientes clave y está expuesto a riesgos relacionados con el bajo rendimiento, la obsolescencia o el fallo de estos sistemas. El Grupo continúa con importantes programas y actualizaciones para modernizarse, incluidas nuevas capacidades comerciales y mejoras centradas en el cliente utilizando modelos ágiles, así como sustituyendo la infraestructura de TI principal y mejorando la conectividad de la red. En todos los planes de transición para la puesta en marcha de los cambios relacionados con los sistemas de TI se han incorporado medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad y la resiliencia operativas.
- *Resiliencia operativa.* La continua escasez de personal, los conflictos laborales y las huelgas en el sector de la aviación, la escasez en la cadena de suministro y las restricciones del espacio aéreo y del control del tráfico aéreo pueden afectar al entorno operativo de las aerolíneas del Grupo, así como a las operaciones de las empresas de las que depende el Grupo. El Grupo sigue adelante con su ambicioso programa de transformación de las infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar su parque informático. El Grupo está centrado en minimizar los cortes no programados o las interrupciones que sufren los clientes reforzando aún más las redes de las aerolíneas.
- *Personas, cultura y relaciones laborales.* Nuestro personal, su compromiso y su apetito cultural y mentalidad de cambio son fundamentales para los resultados actuales y el éxito futuro del Grupo. Nuestra dirección reconoce los esfuerzos de nuestro personal y su compromiso ante los continuos retos operativos a los que se enfrentan nuestras aerolíneas. Se ha abordado la escasez de personal de tripulación y nuestras empresas están desarrollando los conocimientos y la experiencia de sus nuevos empleados y gestionando el impacto cultural de la incorporación a escala para garantizar que cuentan con las capacidades adecuadas para operar. La escasez de ingenieros en el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo puede afectar a los plazos de entrega de los mantenimientos, a menos que se garanticen los niveles de recursos. En todo el Grupo hay negociaciones colectivas con varios sindicatos. En los casos en que los convenios están abiertos, nuestras compañías operadoras siguen entablando conversaciones con los sindicatos para garantizar acuerdos sostenibles y abordar las preocupaciones que surgen en las negociaciones.
- *Aviación sostenible.* El plan de descarbonización de la aviación ha dado lugar a una fragmentación de las medidas políticas y del apoyo ofrecido por los gobiernos a las iniciativas ecológicas en las distintas regiones en las que operan las aerolíneas del Grupo. Dado que la infraestructura y la disponibilidad de combustible de aviación sostenible ("SAF", por sus siglas en inglés) todavía se encuentran rezagadas con respecto a la demanda de SAF, los mandatos y otras medidas fiscales pueden afectar de forma desproporcionada a las aerolíneas del Grupo frente a sus competidores.

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

### Entorno operativo y de mercado

El precio medio al contado del combustible de aviación durante los seis meses fue de 834 dólares estadounidenses por tonelada métrica, un 25% inferior al precio medio al contado de los seis primeros meses de 2022 de 1.120 dólares estadounidenses por tonelada métrica. Los precios cayeron a lo largo del semestre, desde un máximo de 1.142 dólares estadounidenses por tonelada métrica en enero, y terminaron el semestre en 769 estadounidenses por tonelada métrica. La evolución de los precios en los seis primeros meses de 2023 fue muy diferente a la de los seis primeros meses de 2022, en los que se produjo una subida significativa de los precios del combustible a partir de finales de febrero, tras el estallido de la guerra en Ucrania, de manera que el precio del combustible de aviación pasó de 708 dólares estadounidenses por tonelada métrica a principios de enero a 1.235 dólares estadounidenses por tonelada métrica a finales de junio de 2022. Los contratos de suministro de combustible de aviación se basan normalmente en precios hasta con un mes de retraso, lo que da lugar a que la reducción del precio medio pagado por el suministro de combustible de aviación en los seis primeros meses de 2023 en comparación con los seis primeros meses de 2022 sea inferior al movimiento de los precios al contado del combustible de aviación, con una reducción del precio medio de la materia prima pagado de aproximadamente el 13% para los seis meses.

Los tipos de cambio medios de los seis primeros meses de 2023 dieron como resultado un fortalecimiento del dólar estadounidense del 3% frente al euro y del 7% frente a la libra esterlina, en comparación con la media de los seis primeros meses de 2022. Los tipos de cambio de cierre, aplicados a las conversiones del balance de situación, representaron un debilitamiento del dólar estadounidense del 3% frente al euro y del 5% frente a la libra esterlina desde el 31 de diciembre de 2022.

El impacto neto de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones para el Grupo en el primer semestre de 2023 fue favorable en 15 millones de euros frente a los seis primeros meses de 2022, con un impacto adverso neto de 54 millones de euros en el primer trimestre y favorable en 69 millones de euros en el segundo.

Desde el punto de vista de las transacciones, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por las fluctuaciones de los tipos de cambio, principalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayoría de las divisas en las que opera, excepto en el caso del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, los reembolsos de deuda y las compras de combustible suelen generar un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de sus las exposiciones de sus transacciones. El impacto neto de las transacciones en el resultado de las operaciones fue favorable en 45 millones de euros durante los seis primeros meses, aumentando los ingresos en 222 millones de euros y los costes en 177 millones de euros, con un impacto adverso de 48 millones de euros en el primer trimestre y favorable de 93 millones de euros en el segundo.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio utilizados para la conversión de los resultados financieros de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a la moneda de presentación del Grupo, el euro. En el semestre, el impacto neto de la conversión fue adverso en 30 millones de euros frente a los seis primeros meses de 2022, con un impacto adverso de 6 millones de euros en el primer trimestre y de 24 millones de euros en el segundo.

## ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL SEMESTRE FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2023

A menos que se indique lo contrario, todas las variaciones citadas a continuación comparan los seis primeros meses de 2023 con los seis primeros meses de 2022 sobre la base de los resultados publicados (incluidas las partidas excepcionales). Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación de 2023 de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio/(pérdida) de las operaciones, con 21 millones de euros de ganancias en 2022 reclasificadas de Otros (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones.

### Capacidad y tráfico de pasajeros

El Grupo continuó restableciendo su capacidad de pasajeros, tras las importantes reducciones debidas al COVID-19, con una capacidad de pasajeros ahora cercana a los niveles anteriores a la pandemia. En los seis primeros meses de 2023, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), fue un 30,9% superior a la de los seis primeros meses de 2022, que se vio afectada por la variante Ómicron del COVID-19, especialmente en enero y febrero. La capacidad de pasajeros fue solo un 5,7% inferior a la de los seis primeros meses de 2019. El coeficiente de ocupación de pasajeros del semestre fue del 84,1%, 6,3 puntos más que el año anterior y 1,1 puntos más que en los seis primeros meses de 2019 (primer trimestre: 0,8 puntos mayor, segundo trimestre: 1,4 puntos mayor).

### Resumen sobre la capacidad de transporte de pasajeros y los coeficientes de ocupación por región

Semestre finalizado el 30 de junio de 2023	AKO incr./ (dism.) frente a 2022	AKO incr./ (dism.) frente a 2019	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coeficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) frente a 2022	Coeficiente de ocupación de pasajeros incr./ (dism.) frente a 2019
Doméstico	12,8%	10,8%	88,0	6,6 ptos	1,9 ptos
Europa	25,4%	(5,0%)	84,6	7,1 ptos	3,3 ptos
Norteamérica	36,6%	1,5%	81,7	7,3 ptos	(0,5) ptos
Latinoamérica y el Caribe	14,1%	(2,4%)	87,0	5,3 ptos	1,5 ptos
África, Oriente Medio y Sur de Asia	47,1%	1,2%	81,8	4,4 ptos	(0,4) ptos
Asia-Pacífico	366,0%	(63,9%)	88,4	11,8 ptos	4,2 ptos
<b>Total red</b>	<b>30,9%</b>	<b>(5,7%)</b>	<b>84,1</b>	<b>6,3 ptos</b>	<b>1,1 ptos</b>

Como puede observarse en la tabla anterior, el déficit de capacidad restante hasta 2019 es atribuible principalmente al ritmo de restablecimiento de la capacidad en la región de Asia-Pacífico, vinculado al levantamiento tardío de las restricciones por el COVID-19. El Grupo está aumentando su programación a la región durante 2023. Los servicios de British Airways a Shanghái y Pekín se reanudaron en la temporada de viajes de verano y la aerolínea ha aumentado las frecuencias a Hong Kong y Tokio Haneda.

### Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron 4.180 millones de euros respecto a los seis primeros meses de 2022, hasta 11.784 millones de euros, reflejando el incremento del 30,9% en la capacidad operada, junto con el impacto positivo del aumento de 6,3 puntos porcentuales en el coeficiente de ocupación de pasajeros y el *yield* de pasaje por pasajero-kilómetro transportados (PKT), que subió un 9,5%. Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje por AKO) fueron un 18,4% superiores a los del año anterior y un 18,1% superiores a los del primer semestre de 2019 (primer trimestre: aumento del 14,8% frente a 2019, segundo trimestre: aumento del 20,8%). El tráfico de ocio registró una evolución especialmente buena, mientras que el tráfico de negocios se recuperó más lentamente.

Los ingresos de carga descendieron 240 millones de euros con respecto al año anterior, hasta 603 millones de euros. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 14,7%. Los *yields* fueron un 37,6% inferiores a los del año anterior, lo que refleja el aumento de la capacidad global de las aerolíneas de pasajeros en todo el sector y la recuperación de las interrupciones en las cadenas de suministro globales y en el transporte marítimo de mercancías observadas en la primera mitad de 2022. Los ingresos de carga aumentaron 47 millones de euros, o un 8,5%, en comparación con el mismo periodo de 2019, con *yields* de carga un 36,6% superiores a los de 2019 a pesar de las difíciles condiciones del mercado de carga aérea.

La partida de Otros ingresos aumentó en 292 millones de euros hasta los 1.196 millones de euros, lo que refleja la recuperación de los negocios no aéreos del Grupo, incluido el negocio de mantenimiento a terceros de Iberia, BA Holidays, y el crecimiento de IAG Loyalty. La partida de Otros ingresos fue un 35,3% superior a la del primer semestre de 2019.

### Costes

Los costes se vieron afectados por el aumento de la capacidad del 30,9% con respecto a 2022; así, los Gastos totales de las operaciones se incrementaron un 26,2% frente al año anterior y los Costes excluido el combustible por AKO descendieron un 7,3%.

Los Gastos de personal aumentaron en 443 millones de euros frente a los seis primeros meses de 2022, hasta los 2.610 millones de euros, lo que refleja el incremento de las operaciones de las aerolíneas y el consiguiente aumento del número de empleados, junto con los incrementos salariales. En términos unitarios por AKO, los Gastos de personal descendieron un 8,0%.

## ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL SEMESTRE FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2023

Los Gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron 984 millones de euros, hasta los 3.550 millones de euros, lo que refleja principalmente el impacto de la mayor capacidad operada. En términos unitarios por AKO, los Gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron un 5,7%, debido principalmente al incremento del precio efectivo del combustible neto de coberturas. El considerable aumento en los precios del combustible en el primer semestre de 2022 se vio mitigado por las ganancias derivadas de las coberturas realizadas cuando los precios del combustible eran más bajos en 2021 y anteriormente, mientras que en 2023 hubo un pequeño coste neto de las coberturas, debido al aumento sostenido de los precios del combustible desde principios de 2022. Los gastos de combustible siguen beneficiándose de la inversión del Grupo en nuevos aviones más eficientes en el consumo de combustible.

Los Gastos asociados a proveedores aumentaron en 1.156 millones de euros, hasta los 5.197 millones de euros, debido principalmente al aumento en la capacidad operada, junto con los incrementos de la inflación y los costes de las interrupciones, compensados en parte por las iniciativas del Grupo en el área de compras. En términos unitarios por AKO, los Gastos asociados a proveedores disminuyeron un 2,3%.

Los costes de Depreciación, amortización y deterioro del primer semestre ascendieron a 983 millones de euros y la Ganancia neta por la venta de inmovilizado material fue de 17 millones de euros, lo que representa la venta de activos, principalmente aviones y piezas de recambio relacionadas. En términos unitarios por AKO, los Costes de propiedad (que incluyen los costes por Depreciación, amortización y deterioro y la Ganancia neta por la venta de inmovilizado material) descendieron un 26,2%.

### Resultado de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo en el periodo fue de 1.260 millones de euros, lo que supone una mejora de 1.677 millones de euros frente a la pérdida de las operaciones de 417 millones de euros del primer semestre de 2022. Excluyendo las partidas excepcionales, el resultado de las operaciones mejoró en 1.706 millones de euros con respecto al año anterior.

A continuación figura el desglose del resultado de las operaciones entre las principales compañías operadoras del Grupo.

Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio de 2023	Semestre finalizado el 30 de junio de 2022 <sup>1</sup>	Semestre finalizado el 30 de junio de 2019 <sup>2</sup>	2023 incr./ (dism.) frente a 2022	2023 incr./ (dism.) frente a 2019	% de la capacidad de 2019 (AKO) operada
British Airways	602	(436)	857	1.038	(255)	88,1
Iberia	372	2	117	370	255	102,1
Vueling	96	(58)	5	154	91	109,0
Aer Lingus	40	(83)	78	123	(38)	103,5
IAG Loyalty	160	152	98	8	62	n/a
Otras compañías del Grupo	(10)	(23)	(67)	13	57	n/a
<b>Total Grupo (incluidas otras compañías)</b>	<b>1.260</b>	<b>(446)</b>	<b>1.088</b>	<b>1.706</b>	<b>172</b>	<b>94,3</b>

<sup>1</sup>Las cifras de 2022 han sido reexpresadas por el cambio de clasificación de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro del Beneficio/(pérdida) de las operaciones para ajustarse a la presentación de 2023.

<sup>2</sup>Las cifras de 2019 han sido ajustadas por el impacto del cambio en la contabilidad de los costes de administración de pensiones de British Airways en 2021 y el cambio en la clasificación de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro del Beneficio/(pérdida) de las operaciones para ajustarse a la presentación de 2023.

La restauración de la capacidad en British Airways ha sido menor que en las otras compañías operadoras, lo que refleja la retirada de la flota de Boeing 747-400 de British Airways como respuesta a la pandemia de COVID-19 y la recuperación más lenta de la capacidad en la región de Asia-Pacífico. Tanto Iberia como Vueling han registrado unos buenos resultados en los seis primeros meses de 2023, con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales superior al logrado en 2019. IAG Loyalty sigue aumentando su base de afiliados a la moneda de fidelización del Grupo, Avios, con un beneficio de las operaciones en el primer semestre significativamente superior al del mismo periodo de 2019.

Para más información, véase la nota 4 "Información por segmentos".

### Partidas excepcionales

No se registraron partidas excepcionales en el primer semestre de 2023. En el primer semestre de 2022, el Grupo registró un crédito excepcional de 23 millones de euros, relacionado con la reversión parcial de una multa impuesta previamente por la Comisión Europea, en 2010, a British Airways, y un crédito excepcional de 6 millones de euros que refleja la reversión del deterioro de una aeronave realizada en 2020. Para más información, véase Reconciliación de medidas alternativas de rendimiento.

## ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL SEMESTRE FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2023

### Gastos no operativos netos, impuestos y pérdida después de impuestos

Los gastos no operativos netos del Grupo en el primer semestre de 2023 fueron de 223 millones de euros, frente a 426 millones de euros en el primer semestre de 2022, lo que refleja principalmente: gastos financieros netos de 398 millones de euros, un descenso de 79 millones de euros, impulsados por el aumento significativo de los intereses percibidos por los depósitos, ligado a la subida de los tipos de interés; 149 millones de euros de Créditos netos por conversión de moneda extranjera en 2023, frente a unos cargos de 197 millones de euros en 2022; un cargo de 13 millones de euros por los cambios netos en el valor razonable de instrumentos financieros, frente a un crédito de 130 millones de euros en 2022, debido principalmente a los cambios en la valoración a precios de mercado del bono convertible de 825 millones de euros de IAG, que se mantiene a valor razonable; y otros cargos no operativos de 12 millones de euros en 2023, frente a un crédito de 105 millones de euros en 2022.

El cargo fiscal sobre el beneficio del periodo fue de 116 millones de euros (2022: crédito fiscal de 189 millones de euros), y el tipo impositivo efectivo fue del 11% (2022: 22%).

La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones: en el Reino Unido, España e Irlanda, que tienen tipos del impuesto de sociedades durante 2023 del 23,5%, 25% y 12,5%, respectivamente. El tipo impositivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo previsto sea del 24% para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 11% y el tipo impositivo previsto del 24% se debe principalmente al reconocimiento parcial de activos fiscales no reconocidos anteriormente en las compañías españolas del Grupo.

El beneficio después de impuestos del primer semestre de 2023 fue de 921 millones de euros (2022: pérdida después de impuestos de 654 millones de euros).

### Efectivo, deuda y liquidez

El saldo de efectivo del Grupo (definido como efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo) de 12.010 millones de euros a 30 de junio de 2023 aumentó en 2.411 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2022, en línea con el patrón estacional normal de los movimientos del capital circulante y los resultados de la actividad. Las aerolíneas del Grupo suelen experimentar un aumento de los ingresos diferidos en el primer semestre del año, vinculado a las reservas de viajes futuros, en particular las reservas de ocio para viajes de verano; los ingresos diferidos suelen disminuir en el segundo semestre del año.

Durante el semestre, el Grupo recibió 11 aviones y dispuso de financiación para 11 aeronaves, como se indica a continuación.

Número de aviones	Entregados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2023	De los cuáles, financiados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2023	Aviones entregados en 2022 y financiados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2023
Airbus A320neo (British Airways)	1	1	2
Airbus A320neo (Iberia)	1	-	-
Airbus A321neo (Vueling)	4	4	-
Airbus A350-900 (Iberia)	2	1	-
Airbus A350-1000 (British Airways)	1	-	3
Boeing 787-10 (British Airways)	2	-	-
Total	11	6	5

Los cinco aviones para British Airways entregados en 2022 y financiados en 2023 tenían financiación garantizada a 31 de diciembre de 2022, que se contabilizó dentro de las líneas de financiación para aeronaves concedidas y no dispuestas. El Grupo dispone de varias opciones para financiar aviones durante el resto del año.

El endeudamiento total del Grupo a 30 de junio de 2023 era de 19.623 millones de euros, lo que supone una disminución de 361 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2022. La reducción se debió principalmente a las fluctuaciones de los tipos de cambio, vinculadas al debilitamiento del dólar estadounidense, moneda en la que está denominada una parte sustancial de la deuda relacionada con aeronaves del Grupo, junto con el valor de los reembolsos de la deuda existente superior al valor de la nueva deuda contraída en los seis meses. Los vencimientos de deuda en 2023, aparte de los pagos regulares de arrendamiento de aviones, incluyen el reembolso de un bono sénior no garantizado de IAG por valor de 500 millones de euros, que fue amortizado a su vencimiento el 4 de julio de 2023 y no ha sido refinanciado.

## **ANÁLISIS FINANCIERO PARA EL SEMESTRE FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2023**

La deuda neta (total de deuda menos efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo) ascendía a 7.613 millones de euros a 30 de junio de 2023, lo que supone una reducción de 2.772 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2022, debido principalmente al aumento de efectivo descrito anteriormente, impulsado por la rentabilidad en los seis primeros meses, las entradas de reservas a plazo para viajes futuros, parcialmente compensado por los gastos de inmovilizado y los intereses netos, con el impacto directo de las fluctuaciones en los tipos de cambio, que redujeron la Deuda neta en 332 millones de euros.

El EBITDA del Grupo antes de partidas excepcionales para los cuatro trimestres consecutivos hasta el 30 de junio de 2023 fue de 4.993 millones de euros. La deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales era de 1,5 veces a 30 de junio de 2023. El patrón estacional de las reservas de las aerolíneas suele dar lugar a que la Deuda neta y la Deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales sean menores a finales de junio que a finales de diciembre. Para más información, véase la sección Reconciliación de medidas de rendimiento alternativas y la sección de Medidas de rendimiento alternativas del Informe y cuentas anuales de IAG de 2022.

La liquidez total a 30 de junio de 2023 era de 15.552 millones de euros, 1.553 millones de euros más que los 13.999 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. Las líneas generales y de descubierto concedidas y no dispuestas ascendían a 3.308 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 3.284 millones de euros) y las líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas ascendían a 234 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 1.116 millones de euros).

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

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados del periodo  
1 de enero de 2023 - 30 de junio de 2023

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	Total 2023	Total 2022 <sup>1</sup>
Ingresos de pasaje	11.784	7.604
Ingresos de carga	603	843
Otros ingresos	1.196	904
<b>Total ingresos</b>	<b>13.583</b>	<b>9.351</b>
Gastos de personal	2.610	2.167
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.550	2.566
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.796	1.322
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.104	847
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.208	928
Propiedad, TI y otros gastos	515	435
Gastos comerciales	578	442
Depreciación, amortización y deterioro	983	1.015
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(17)	(21)
Diferencias de tipo de cambio	(4)	67
Gastos totales de las operaciones	12.323	9.768
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>1.260</b>	<b>(417)</b>
Gastos financieros	(565)	(480)
Ingresos financieros	167	3
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(13)	130
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	51	13
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	149	(197)
Otros (cargos)/créditos no operativos	(12)	105
Total gastos no operativos netos	(223)	(426)
<b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>	<b>1.037</b>	<b>(843)</b>
Impuestos	(116)	189
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>	<b>921</b>	<b>(654)</b>
<b>Atribuible a:</b>		
Accionistas de la matriz	921	(654)
Socios externos	-	-
	<b>921</b>	<b>(654)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)</b>	<b>18,6</b>	<b>(13,2)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) diluida por acción (céntimos de €)</b>	<b>17,6</b>	<b>(13,2)</b>

<sup>1</sup> Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos. Para más información, véase la nota 1

## ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022 <sup>1</sup>
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de efectivo:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable <sup>1</sup>	(287)	1.502
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	(43)	(373)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas <sup>1</sup>	(114)	(63)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	36	4
Diferencias de cambio	33	(15)
 <i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	62	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(83)	19
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(476)	547
Otro resultado global total reconocido del periodo neto de impuestos	(872)	1.621
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo	921	(654)
<b>Resultado total reconocido del periodo</b>	<b>49</b>	<b>967</b>
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	49	967
Socios externos	-	-
	<b>49</b>	<b>967</b>

<sup>1</sup> Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación de las pérdidas y ganancias asociadas a los movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo y los movimientos en el valor razonable de los gastos por coberturas. No hay impacto en Otro resultado global total reconocido del periodo. Para más información, véase la nota 1.

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

## BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	A 30 de junio de 2023	A 31 de diciembre de 2022
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	18.928	18.346
Inmovilizado inmaterial	3.757	3.556
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	42	43
Otras inversiones en patrimonio	117	55
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.951	2.334
Instrumentos financieros derivados	59	81
Activos por impuesto diferido	1.428	1.282
Otros activos no corrientes	404	362
	<b>26.686</b>	<b>26.059</b>
<b>Activo corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	19
Existencias	408	353
Deudores comerciales	1.731	1.330
Otros activos corrientes	1.474	1.226
Activo por impuesto corriente	44	72
Instrumentos financieros derivados	173	645
Depósitos remunerados a corto plazo	1.282	403
Efectivo y activos líquidos equivalentes	10.728	9.196
	<b>15.840</b>	<b>13.244</b>
<b>Total activo</b>	<b>42.526</b>	<b>39.303</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	497	497
Prima de emisión	7.770	7.770
Acciones propias	(89)	(28)
Otras reservas	(6.107)	(6.223)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>2.071</b>	<b>2.016</b>
Socios externos	6	6
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>2.077</b>	<b>2.022</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras	16.284	17.141
Obligaciones de retribuciones a empleados	210	217
Provisiones	2.652	2.652
Ingresos diferidos	293	326
Instrumentos financieros derivados	106	84
Otros pasivos a largo plazo	189	200
	<b>19.734</b>	<b>20.620</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Deudas financieras	3.339	2.843
Acreedores y otras cuentas por pagar	5.813	5.209
Ingresos diferidos	9.979	7.318
Instrumentos financieros derivados	638	387
Pasivo por impuesto corriente	58	8
Provisiones	888	896
	<b>20.715</b>	<b>16.661</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>40.449</b>	<b>37.281</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>42.526</b>	<b>39.303</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022 <sup>1</sup>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>		
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.260	(417)
Depreciación, amortización y deterioro	983	1.015
Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	(17)	(21)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(20)	(10)
Costes de servicio de planes de pensiones	11	1
Aumento en provisiones	123	291
Diferencias de cambio no realizadas	(44)	38
Otros movimientos	11	17
Intereses pagados	(486)	(403)
Intereses percibidos	160	3
Impuestos pagados	(53)	(2)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de variación en el capital circulante</b>	<b>1.928</b>	<b>512</b>
Aumento en deudores comerciales	(406)	(811)
(Aumento)/disminución en inventario	(54)	4
Aumento otros deudores y activos corrientes	(248)	(85)
Aumento en acreedores comerciales	54	733
Aumento en ingresos diferidos	2.382	2.370
Aumento en otras cuentas a pagar y pasivos corrientes	563	527
<b>Variación neta en el capital circulante</b>	<b>2.291</b>	<b>2.738</b>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>4.219</b>	<b>3.250</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(1.509)	(2.100)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	242	173
Ingresos por venta de inversiones	11	20
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	(869)	(134)
Pago a Globalia por el préstamo convertible	-	(100)
Otros movimientos de inversión	9	41
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(2.116)</b>	<b>(2.100)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de préstamos	614	641
Amortización de préstamos	(360)	(275)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(839)	(726)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(66)	364
Adquisición de acciones propias	(65)	(23)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>(716)</b>	<b>(19)</b>
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.387	1.131
Diferencias netas por cambio de divisa	145	(19)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	9.196	7.892
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>10.728</b>	<b>9.004</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>1.282</b>	<b>186</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>12.010</b>	<b>9.190</b>

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 han sido presentados de nuevo. Para más información, véanse las notas 1 y 19.

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2023

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2023	497	7.770	(28)	(6.223)	<b>2.016</b>	6	<b>2.022</b>
Resultado total reconocido del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	49	<b>49</b>	-	<b>49</b>
Coberturas reclasificadas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	44	<b>44</b>	-	<b>44</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	28	<b>28</b>	-	<b>28</b>
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	4	(5)	<b>(1)</b>	-	<b>(1)</b>
Adquisición de acciones propias	-	-	(65)	-	<b>(65)</b>	-	<b>(65)</b>
<b>A 30 de junio de 2023</b>	<b>497</b>	<b>7.770</b>	<b>(89)</b>	<b>(6.107)</b>	<b>2.071</b>	<b>6</b>	<b>2.077</b>

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2022	497	7.770	(24)	(7.403)	840	6	846
Resultado total reconocido del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	967	967	-	967
Coberturas reclasificadas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	(10)	(10)	-	(10)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	18	18	-	18
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	17	(20)	(3)	-	(3)
Adquisición de acciones propias	-	-	(23)	-	(23)	-	(23)
<b>A 30 de junio de 2022</b>	<b>497</b>	<b>7.770</b>	<b>(30)</b>	<b>(6.448)</b>	<b>1.789</b>	<b>6</b>	<b>1.795</b>

## NOTAS A LAS CUENTAS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

### 1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE 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 (en lo sucesivo, la “Compañía”) es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 17 de diciembre de 2009. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, “British Airways” e “Iberia” respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. (“Vueling”) fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group Plc (“Aer Lingus”) el 18 de agosto de 2015.

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

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo se han elaborado conforme a la NIC 34 (adoptada por la Unión Europea) y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 27 de julio de 2023. Los estados financieros intermedios resumidos consolidados que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados.

Para la elaboración de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, salvo aquellas cuestiones descritas a continuación. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 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 (*International Accounting Standards Board*, IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros no estaba calificado.

#### Cambio en la presentación de resultados

##### *Ganancia neta por venta de inmovilizado material*

La cuenta de resultados del periodo anterior incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por la venta de inmovilizado material dentro del Beneficio/(pérdida) de las operaciones. En consecuencia, para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022, el Grupo ha reclasificado 21 millones de euros de ganancias de Otros (cargos)/créditos no operativos a Gastos de las operaciones. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos. El beneficio/(pérdida) de las operaciones por segmentos se ha actualizado para reflejar la reclasificación.

##### *Estado de resultado global consolidado*

El Estado de resultado global consolidado del periodo anterior incluye una reclasificación de 150 millones de euros de ganancias relacionadas con los movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo y de 15 millones de euros de pérdidas relacionadas con los movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas, que anteriormente se habían presentado en la subpartida Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto, a la subpartida Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto, ya que estas podrán reclasificarse en el beneficio neto en periodos futuros. No hay impacto en el Otro resultado global total reconocido del periodo neto de impuestos.

##### *Estado de flujos de efectivo*

El Estado de flujos de efectivo del periodo anterior ha sido presentado de nuevo y se detalla en la nota 19. En consecuencia, el Grupo ha reclasificado los resultados correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2022.

#### Principio de empresa en funcionamiento

A 30 de junio de 2023, el Grupo disponía de una liquidez total de 15.552 millones de euros (31 de diciembre de 2022: liquidez total de 13.999 millones de euros), compuesta por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por valor de 12.010 millones de euros, 3.308 millones de euros de líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas y otros 234 millones de euros de líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas. A 30 de junio de 2023, el Grupo no tiene cláusulas financieras asociadas a sus préstamos y deuda.

En su análisis de empresa en funcionamiento, el Grupo ha modelado dos escenarios, a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista, durante un periodo de al menos doce meses a partir de la fecha de aprobación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados (el “periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento”). El plan de negocio a tres años del Grupo, empleado para la creación de la Hipótesis de Referencia, preparado y aprobado por el Consejo en diciembre de 2022, se actualizó posteriormente con la última información interna y externa disponible en junio y julio de 2023. El plan de negocio actualizado tiene en cuenta las opiniones del Consejo y de la dirección sobre la recuperación continuada prevista de la pandemia de COVID-19 y los entornos económicos y geopolíticos más amplios sobre los negocios del Grupo a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia hasta el 31 de julio de 2024 incluyen:

## NOTAS A LAS CUENTAS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

- recuperación de la capacidad modelada por regiones geográficas, con un aumento de la capacidad total desde el 97% en el tercer trimestre de 2023 (en comparación con el periodo equivalente de 2019) hasta situarse por encima de los niveles de 2019 al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- se prevé que los ingresos unitarios de pasaje por AKO sigan manteniéndose por encima de los niveles obtenidos en 2019 durante todo el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- el Grupo ha supuesto que las líneas de financiación generales y de aeronaves concedidas y no dispuestas por valor de 3.542 millones de euros no se dispondrán durante el periodo de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas de financiación se reduce con el tiempo, quedando a disposición del Grupo 3.042 millones de euros a 31 de julio de 2024;
- el Grupo ha supuesto que el bono de 500 millones de euros que venció y fue reembolsado el 4 de julio de 2023 no será refinanciado;
- de los compromisos de inversión detallados en la nota 9, 2.800 millones de euros deberán abonarse hasta el 31 de julio de 2024;
- el Grupo ha previsto conseguir aproximadamente el 100%, o 2.900 millones de euros, de la financiación de aeronaves necesaria que actualmente no está concedida, para alinearse con los plazos y los pagos de estas entregas de aviones, incluidos aviones entregados en la primera mitad de 2023 que todavía no han sido financiados; y
- el Grupo ha supuesto que las aprobaciones pertinentes requeridas en relación con la adquisición de Air Europa Holdings se obtendrán antes del 31 de julio de 2024, y que se incurrirá en salidas de efectivo por valor de 150 millones de euros, que comprenden 100 millones de euros de la contraprestación en efectivo y 50 millones de euros para la compra de acciones ordinarias de la Sociedad que aún no hayan sido adquiridas en la fecha del balance.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar impactos comerciales y operativos adversos durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, representados por: niveles reducidos de capacidad operada en cada mes, incluidas reducciones del 25% durante tres meses en 2023 y 2024; ingresos unitarios de pasaje por AKO reducidos; aumentos del precio del combustible de aviación del 20%; y mayores costes operativos. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad se reduciría un 10% en comparación con la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista parte del supuesto de que no será necesario disponer de ninguna de las líneas de financiación generales y específicas para aeronaves disponibles. La Hipótesis Pesimista también supone que, una vez completada la adquisición de Air Europa Holdings, el Grupo pagaría otros 200 millones de euros de necesidades de capital circulante. Los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave pero plausible.

Una vez revisados la Hipótesis de Referencia y la Hipótesis Pesimista, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante un periodo de al menos doce meses a partir de la fecha de aprobación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados y, por tanto, continúan adoptando el principio de empresa en funcionamiento en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2023.

## 2. POLITICAS CONTABLES

### Juicios críticos y estimaciones

A excepción de lo descrito a continuación, las políticas contables adoptadas en la presentación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados del semestre finalizado el 30 de junio de 2023 son consistentes con las aplicadas en la preparación de los estados financieros anuales consolidados del Grupo del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

Para elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, salvo por lo descrito a continuación, la Dirección ha realizado juicios y estimaciones que afectan a la aplicación de las políticas contables y a los importes registrados de activos, pasivos, ingresos y gastos, que son coherentes con los presentados en los estados financieros consolidados anuales del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

#### *Cambios significativos en las estimaciones debido al entorno geopolítico macroeconómico*

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, el entorno macroeconómico y geopolítico ha afectado a las hipótesis y a la incertidumbre de las estimaciones asociadas a la valoración de determinados activos y pasivos del Grupo. En particular, la elevada inflación, la subida de los tipos de interés y la volatilidad de los precios de las materias primas han dado lugar a una nueva valoración de los activos y pasivos del Grupo de conformidad con las políticas contables del Grupo detalladas en los estados financieros consolidados anuales del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022. Al hacerlo, el Grupo ha actualizado, entre otros, los siguientes elementos, en caso de ser significativos: (i) sus provisiones a largo plazo teniendo en cuenta el impacto de la inflación y el descuento; (ii) los activos y obligaciones por prestaciones a los empleados teniendo en cuenta tanto el impacto esperado de la inflación como el de los tipos de interés sobre las tasas de descuento; (iii) la determinación del valor razonable de las inversiones en capital, teniendo en cuenta los efectos de los tipos de interés sobre las tasas de descuento aplicadas; (iv) la valoración de los activos y pasivos por derivados, teniendo en cuenta las variaciones de los tipos de interés y los precios de las materias primas; (v) la recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos, teniendo en cuenta los efectos a largo plazo de la inflación, los tipos de interés y los precios de las materias primas; y; (vi) la modelización del escenario de empresa en funcionamiento, teniendo en cuenta los efectos de la inflación, los tipos de interés y los precios de las materias primas.

## NOTAS A LAS CUENTAS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

### *Reconocimiento de ingresos procedentes de programas de fidelización de clientes*

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, en lo que respecta a los programas de fidelización de clientes del Grupo, dada la incertidumbre sobre si los datos de canje recientes eran representativos de las tendencias de comportamiento a largo plazo, el Grupo estimó el nivel de actividad de canje basándose en el comportamiento de los clientes anterior al COVID-19. En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2023, el Grupo considera ahora la actividad de canje histórica, incluidos los comportamientos más recientes de los clientes tras el COVID-19, para predecir las tendencias a largo plazo y, en consecuencia, el Grupo ha actualizado la estimación del nivel de actividad de canje para incorporar el comportamiento actual de los clientes.

### *Evaluación del indicador de deterioro de activos no financieros*

A 30 de junio de 2023, el Grupo reconoció 2.441 millones de euros relacionados con activos inmateriales de vida indefinida, incluido el fondo de comercio.

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

A 30 de junio de 2023, el Grupo ha aplicado juicios a la hora de considerar si fuentes de información externas o internas indicarían que una o más de las unidades generadoras de efectivo podrían estar deterioradas. Estos juicios significativos incluían el aumento, desde la última fecha de la prueba de deterioro, de los tipos de interés y otras tasas de rentabilidad de mercado que influyen en la tasa de descuento antes de impuestos utilizada en la modelización del valor de uso, así como cambios más amplios y cambios esperados en el entorno económico a corto, medio y largo plazo.

El Grupo considera que el impacto de los aumentos de los tipos de interés, manteniendo constantes otras hipótesis, conduciría a aumentos de la tasa de descuento antes de impuestos aplicada al valor de uso de cada unidad generadora de efectivo. Sin embargo, el nivel de margen para cada unidad generadora de efectivo en la última fecha de comprobación era de tal magnitud que el aumento de los tipos de descuento antes de impuestos no conduciría al reconocimiento de un cargo por deterioro. Además, un posible aumento adicional razonable del tipo de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales no daría lugar al reconocimiento de un cargo por deterioro del valor.

Además, el Grupo no ha identificado ninguna fuente de información externa o interna adversa en comparación con el análisis de deterioro realizado en la última fecha de comprobación. En dicho análisis se han considerado, entre otros, las previsiones internas actualizadas (como se detalla anteriormente en relación con la empresa en funcionamiento), las previsiones macroeconómicas externas a corto plazo, las previsiones externas del PIB a largo plazo y las curvas externas de precios a plazo del combustible de aeronaves.

En consecuencia, a 30 de junio de 2023, no se ha realizado ninguna prueba de deterioro.

### *Pilar 2 - Reforma del tipo impositivo mínimo efectivo*

En 2021, la OCDE publicó las normas modelo del Pilar 2 para hacer frente a los desafíos tributarios derivados de la digitalización de la economía. Esta reforma del sistema tributario internacional aborda el reparto geográfico de los beneficios a efectos fiscales y está diseñada para garantizar que las empresas multinacionales estén sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%.

El 15 de diciembre de 2022, el Consejo de la Unión Europea adoptó formalmente la Directiva Europea sobre el Pilar 2. Está previsto que los Estados miembros de la Unión Europea transpongan la Directiva a su legislación interna a finales de 2023. Por otra parte, el 3 de abril de 2023, el Gobierno de Reino Unido publicó el Presupuesto de Primavera, que incorporaba legislación que implementa las normas modelo del Pilar 2 de la OCDE, que se aprobó el 20 de junio de 2023 y recibió Aprobación Real el 11 de julio de 2023. A 30 de junio de 2023 y hasta la fecha del presente informe, los Estados miembros de la Unión Europea no han aprobado aún dichas reformas, sin embargo, cuando se promulgue, dicha legislación se aplicará prospectivamente a los ejercicios contables que comiencen a partir del 31 de diciembre de 2023 (inclusive).

El 23 de mayo de 2023, el IASB ("*International Accounting Standards Board*") publicó la Reforma Fiscal Internacional - Reglas del Modelo del Segundo Pilar. Modificaciones propuestas a la NIC 12, que será aplicable para los ejercicios que comiencen a partir del 1 de enero de 2023. Las modificaciones de la NIC 12 prevén una exención temporal obligatoria en el reconocimiento de los saldos de impuestos diferidos derivados de la implementación de la legislación del Pilar 2. A 30 de junio de 2023, las modificaciones de la NIC 12 no han sido avaladas por la Unión Europea.

Sujeto a la aprobación efectiva de la legislación del Pilar 2 y de la adopción de las modificaciones de la NIC 12, el Grupo ha desarrollado una política contable coherente con las modificaciones a la NIC 12, en virtud de la cual el Grupo no registra ajustes a los activos y pasivos por impuestos diferidos que surgen como consecuencia de la introducción del tipo impositivo efectivo mínimo del 15%. Al desarrollar esta política contable, el Grupo también ha adoptado la exención prevista en el párrafo 98M de las modificaciones a la NIC 12 al objeto de no proporcionar información detallada de las modificaciones para los periodos transitorios que comiencen a partir del 1 de enero de 2023.

Esta política contable seguirá siendo actualizada a medida que se publique la normativa y se aprueben las modificaciones a la NIC 12.

A 30 de junio de 2023, el Grupo continúa evaluando las implicaciones de las reformas del Pilar 2, incluida la cuantificación del impacto en el impuesto corriente derivado de la aprobación de la normativa.

## NOTAS A LAS CUENTAS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

### Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas adoptadas por el Grupo

Las modificaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- NIIF 17 Contratos de seguro - en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Definición de estimación contable - modificaciones a la NIC 8 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Comunicación de políticas contables - modificaciones a la NIC 1 y a la Declaración de práctica 2 de las NIIF en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive); e
- Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos resultantes de una única operación - modificaciones a la NIC 12 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive).

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

- pasivo por arrendamiento en una venta con arrendamiento posterior - modificaciones a la NIIF 16 efectivas para periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2024 (inclusive).

El 31 de octubre de 2022, el IASB publicó modificaciones a la NIC 1 - clasificación de pasivos como corrientes y no corrientes (las 'Modificaciones'), efectivas para periodos iniciados el 1 de enero de 2024 (inclusive). Las Modificaciones van a requerir una reclasificación del bono convertible de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, que a 30 de junio de 2023 tenía un valor contable de 701 millones de euros, de pasivo no corriente a pasivo corriente, así como la reclasificación de la presentación comparativa a 31 de diciembre de 2023. Las Modificaciones exigen que cuando la opción de conversión de un instrumento convertible no cumpla los criterios de reconocimiento para la presentación por separado dentro del patrimonio neto, y cuando los titulares de los bonos pertinentes tengan el derecho irrevocable de ejercitar la opción de conversión dentro de los doce meses siguientes a la fecha del balance de situación, dichos instrumentos convertibles deberán presentarse como corrientes. Aparte de la citada reclasificación, las Modificaciones no tendrán un efecto sustancial en el resultado declarado o en los activos netos del Grupo.

### Cambios y transacciones relevantes en el periodo contable actual

Los resultados y posición financiera finales del Grupo se vieron afectados por los siguientes eventos y transacciones relevantes en el semestre finalizado el 30 de junio de 2023:

- El 23 de febrero de 2023, el Grupo firmó un acuerdo para adquirir el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no poseía anteriormente. Una vez completada con éxito la transacción, 54.064.575 acciones ordinarias de la Sociedad (que representaban 100 millones de euros en la fecha del acuerdo) se transferirán a Globalia y se pagarán 100 millones de euros en efectivo a Globalia, con otros 100 millones de euros pagados tanto en el primer como en el segundo aniversario de la finalización.

Además, el Grupo ha acordado pagar a Globalia un *break-fee* de 50 millones de euros en caso de que: (i) no se obtuvieran las aprobaciones pertinentes, detalladas a continuación, en un plazo de 24 meses a partir de la firma del acuerdo; o (ii) el Grupo rescindiera el acuerdo en cualquier momento antes de su finalización. Sobre la base del acuerdo, este plazo de 24 meses puede prorrogarse de mutuo acuerdo. La adquisición está condicionada a que Globalia reciba la aprobación de los bancos sindicados que proporcionan los contratos de préstamo que están parcialmente garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en España. La adquisición también está sujeta a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes. Hasta que se completen estas aprobaciones, la adquisición no cumple los criterios de reconocimiento de la NIIF 3 Combinaciones de negocios, por lo que no se ha contabilizado la operación en los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados.

En mayo de 2023, el Grupo anunció su intención de llevar a cabo un programa de compra de acciones para adquirir aproximadamente el 50% de las acciones ordinarias mencionadas anteriormente necesarias como parte de la adquisición de Air Europa Holdings. El programa finalizó durante el periodo hasta el 30 de junio de 2023, habiendo adquirido el Grupo 27 millones de acciones por un importe de 49 millones de euros.

- El 3 de marzo de 2023, Aer Lingus reembolsó íntegramente los 50 millones de euros del acuerdo financiero con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF). A 30 de junio de 2023, quedaban disponibles 350 millones de euros de líneas de crédito no utilizadas; y
- El 30 de junio de 2023, el Grupo convirtió 10 opciones de Airbus A320neo en pedidos en firme. Los aviones se entregarán en 2028 y serán utilizados por cualquiera de las aerolíneas actuales del Grupo para sustituir a los aviones de la familia A320ceo.

### 3. ESTACIONALIDAD

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

4. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

a Segmentos de negocio

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

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

El Grupo ha definido sus segmentos operativos basándose en el modo en que maneja sus negocios y la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos. Se ha identificado a British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus e IAG Loyalty como segmentos operativos declarables a efectos de presentación de información financiera. LEVEL también es un segmento operativo, pero no supera los umbrales cuantitativos para ser declarable y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada de LEVEL.

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

Correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2023

	<b>2023</b>						
Millones de euros	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	<b>Total</b>
<b>Ingresos</b>							
Ingresos de pasaje	6.613	2.368	1.418	976	260	149	<b>11.784</b>
Ingresos de carga	448	120	-	31	-	4	<b>603</b>
Otros ingresos	410	521	8	5	252	-	<b>1.196</b>
<b>Ingresos externos</b>	<b>7.471</b>	<b>3.009</b>	<b>1.426</b>	<b>1.012</b>	<b>512</b>	<b>153</b>	<b>13.583</b>
Ingresos entre segmentos	185	237	-	7	139	198	<b>766</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>7.656</b>	<b>3.246</b>	<b>1.426</b>	<b>1.019</b>	<b>651</b>	<b>351</b>	<b>14.349</b>
Cargo por depreciación y amortización	(550)	(196)	(127)	(72)	(5)	(33)	<b>(983)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>602</b>	<b>372</b>	<b>96</b>	<b>40</b>	<b>160</b>	<b>(10)</b>	<b>1.260</b>
Partidas excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>602</b>	<b>372</b>	<b>96</b>	<b>40</b>	<b>160</b>	<b>(10)</b>	<b>1.260</b>
Gastos no operativos netos							<b>(223)</b>
<b>Beneficio antes de impuestos</b>							<b>1.037</b>
Activos totales	25.781	9.933	3.534	2.166	3.642	(2.530)	<b>42.526</b>
Pasivos totales	(23.097)	(9.458)	(4.106)	(2.193)	(3.115)	1.520	<b>(40.449)</b>

<sup>1</sup>Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.420 millones de euros y en los pasivos totales de 5.805 millones de euros.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

Correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Millones de euros	2022 <sup>2</sup>						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty <sup>1</sup>	Otras empresas del Grupo <sup>1,2,3</sup>	
Ingresos							
Ingresos de pasaje	4.137	1.601	973	610	204	79	7.604
Ingresos de carga	654	144	-	40	-	5	843
Otros ingresos	378	364	4	7	150	1	904
Ingresos externos	5.169	2.109	977	657	354	85	9.351
Ingresos entre segmentos	128	188	-	9	102	185	612
Ingresos por segmento	5.297	2.297	977	666	456	270	9.963
Cargo por depreciación y amortización	(644)	(178)	(97)	(70)	(3)	(29)	(1.021)
Reversión del deterioro	-	-	6	-	-	-	6
(Pérdida)/beneficio de las operaciones <sup>2</sup>	(413)	2	(52)	(83)	152	(23)	(417)
Partidas excepcionales	23	-	6	-	-	-	29
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(436)	2	(58)	(83)	152	(23)	(446)
Gastos no operativos netos <sup>2</sup>							(426)
Pérdida antes de impuestos							(843)
Activos totales	23.956	8.698	3.290	2.161	3.260	(1.534)	39.831
Pasivos totales	(21.114)	(8.778)	(3.944)	(2.150)	(2.973)	923	(38.036)

<sup>1</sup>En el Informe y cuentas anuales de 2022, basándose en los umbrales de importes, el Grupo determinó que IAG Loyalty era un segmento declarable y, en consecuencia, presentó la información financiera del segmento por separado. La nota del segmento del periodo anterior se ha presentado de nuevo para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

<sup>2</sup>La información por segmentos correspondiente a 2022 se ha reexpresado para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. Para más información, véase la nota 1.

<sup>3</sup>Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.189 millones de euros y en los pasivos totales de 5.902 millones de euros.

b Otros ingresos

€ million	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022
Servicios de vacaciones y hoteles	443	391
Servicios de mantenimiento y revisión	368	210
Marca y márketing	168	130
Handling y servicios en tierra	62	82
Otros	155	91
	<b>1.196</b>	904

c Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022
Reino Unido	4.668	3.390
España	2.461	1.779
EE. UU.	2.372	1.383
Resto del mundo	4.082	2.799
	<b>13.583</b>	9.351

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

Activos por área

A 30 de junio de 2023

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	12.506	1.615
España	5.167	1.530
EE. UU.	63	10
Resto del mundo	1.192	602
	<b>18.928</b>	<b>3.757</b>

A 31 de diciembre de 2022

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	12.026	1.490
España	5.082	1.462
EE. UU.	47	9
Resto del mundo	1.191	595
	<b>18.346</b>	<b>3.556</b>

5. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS CRÉDITOS NO OPERATIVOS

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022
<b>Gastos financieros</b>		
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(130)	(94)
Pasivos por financiación de activos	(82)	(46)
Pasivos por arrendamientos	(250)	(217)
Bonos	(32)	(45)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(42)	(5)
Otros préstamos	(32)	(46)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	13	2
Otros gastos financieros	(10)	(29)
	<b>(565)</b>	<b>(480)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	164	2
Otros ingresos financieros	3	1
	<b>167</b>	<b>3</b>
<b>Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros</b>		
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	(13)	171
Pérdidas netas en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en la Cuenta de resultados	-	(41)
	<b>(13)</b>	<b>130</b>
<b>Crédito financiero neto correspondiente a pensiones</b>		
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	51	13
	<b>51</b>	<b>13</b>
<b>Otros (cargos)/créditos no operativos<sup>1</sup></b>		
Beneficios por la venta de inversiones	10	-
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	-	1
(Pérdida)/ganancia reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(22)	83
Ganancia no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	-	21
	<b>(12)</b>	<b>105</b>

<sup>1</sup>El epígrafe Otros (cargos)/créditos no operativos de 2022 incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación de la cuenta de resultados del ejercicio actual. Para más información, véase la nota 1.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

## 6. IMPUESTOS

El (gasto)/ingreso por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados fue el siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022
Impuesto corriente	(134)	(21)
Impuesto diferido	18	210
<b>Impuesto total</b>	<b>(116)</b>	<b>189</b>

El tipo impositivo efectivo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023 fue del 11% (2022: 22%). La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, España, Reino Unido e Irlanda, con tipos del impuesto de sociedades durante 2023 del 25%, el 23,5% y el 12,5%, respectivamente. Estos dan lugar a un tipo impositivo previsto del 24%.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 11% y el tipo impositivo previsto del 24% se debe principalmente al reconocimiento parcial de los activos fiscales no reconocidos previamente en las compañías españolas del Grupo.

En la siguiente tabla se detallan las pérdidas y las diferencias temporarias no reconocidas:

Millones de euros	30 de junio de 2023	31 de diciembre de 2022
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponible negativas del impuesto sobre sociedades español	1.399	1.596
Pérdidas operativas en OpenSkies SASU	405	405
Pérdidas operativas en el Reino Unido	72	72
Otras bases imponible negativas	11	11
	<b>1.887</b>	<b>2.084</b>
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	223	481
Pérdidas patrimoniales en Reino Unido	350	343
Pérdidas de patrimoniales en Irlanda	17	17
	<b>590</b>	<b>841</b>

Ninguna de las diferencias temporarias no reconocidas tiene fecha de caducidad.

A 30 de junio de 2023, el Grupo tenía pérdidas fiscales y otras diferencias temporales no reconocidas de 1.887 millones de euros y de 590 millones de euros respectivamente que el Grupo no prevé razonablemente utilizar. El Grupo sólo reconoce activos por impuestos diferidos netos en relación con las diferencias temporarias y las pérdidas en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios fiscales con los que poder compensar las diferencias temporarias deducibles, los créditos fiscales de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La Dirección emplea juicios para evaluar la probabilidad de recuperabilidad. A estos efectos, si el Grupo hubiera ampliado indefinidamente el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros, entonces el importe de las pérdidas fiscales no reconocidas se habría reducido en 1.410 millones de euros.

El aumento del tipo general del Impuesto sobre Sociedades del Reino Unido al 25% se aprobó formalmente el 24 de mayo de 2021. Esto ha dado lugar a una nueva valoración de los saldos de impuestos diferidos a 30 de junio de 2023 y aumentará en consecuencia el impuesto corriente futuro del Grupo. Como resultado de la nueva valoración de los saldos de impuestos diferidos en las entidades del Reino Unido, se registró un cargo de 7 millones de euros (30 de junio de 2022: ingreso de 66 millones de euros) en la Cuenta de resultados y un cargo de cero millones de euros (30 de junio de 2022: gasto de 17 millones de euros) en Otro resultado global.

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

## NOTAS A LAS CUENTAS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

### Pasivos contingentes relacionados con impuestos

A 30 de junio de 2023, el Grupo tiene determinados pasivos contingentes que podrían estimarse de forma fiable, en relación con todos los impuestos, pero excluyendo el asunto relacionado con el IVA de IAG Loyalty detallado a continuación, por importe de 110 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 110 millones de euros). Aunque el Grupo no considera probable que se produzcan pérdidas significativas en estos asuntos, dada la incertidumbre inherente asociada a los litigios y las auditorías fiscales, no existen garantías de que no se produzcan pérdidas significativas. Dado que el Grupo considera que es más probable que tenga éxito en cada uno de estos asuntos, no procede dotar una provisión por estos importes. En los pasivos contingentes relacionados con los impuestos se incluyen los siguientes:

#### *Ganancia derivada de la fusión*

Tras la inspección fiscal relativa a los periodos 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron un acuerdo de liquidación en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia. La exposición máxima en este caso es de 99 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 98 millones de euros), siendo éste el importe incluido en el acuerdo de liquidación así como una estimación de los intereses devengados hasta el 30 de junio de 2023.

La Compañía presentó una reclamación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central ("TEAC"). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de la Agencia Tributaria española. La Compañía recurrió esta resolución ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019, y el 24 de julio de 2020 presentó escrito de demanda sobre este asunto. La Compañía no espera una vista en la Audiencia Nacional antes de finales de 2023 como pronto.

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

En el supuesto hipotético de que la Audiencia Nacional no estimase las pretensiones de la Compañía, esta última revisaría su posición, así como el tratamiento contable que resultaría aplicable.

#### *IVA de IAG Loyalty*

A 30 de junio de 2023, y hasta la fecha de este informe, la agencia tributaria británica (*His Majesty's Revenue and Customs*, HMRC) ha emitido notificaciones cautelares de liquidación de IVA correspondientes al periodo de 19 meses anteriores hasta septiembre de 2019 a Avios Group (AGL) Limited, una empresa controlada por el Grupo que opera como IAG Loyalty. A la fecha de este informe, ninguna de estas notificaciones cautelares de liquidación está pendiente de pago.

Durante el segundo trimestre de 2023, y aunque sus comprobaciones continúan a la fecha de este informe, HMRC compartió con el Grupo sus nuevas conclusiones preliminares en relación con la correcta contabilidad del IVA, que difiere del enfoque actual de IAG Loyalty. El nuevo punto de vista de HMRC defiende que los cargos efectuados por IAG Loyalty son por la participación/incorporación en el programa Avios y los cargos asociados y están sujetos a IVA. IAG Loyalty contabiliza el IVA en función de la naturaleza de los bienes o servicios por los que se canjean los Avios, la inmensa mayoría de los cuales son vuelos, a tipo cero. La contabilidad del IVA de IAG Loyalty se ha basado y sigue basándose en las contestaciones a consultas históricas emitidas por HMRC.

A la fecha de este informe, este nuevo punto de vista no tenía en cuenta la validez de las contestaciones a consultas que HMRC ha emitido previamente con respecto a la contabilidad del IVA de IAG Loyalty. En consecuencia, y a pesar de haber emitido las notificaciones cautelares, HMRC no ha confirmado si considera que su nuevo punto de vista tiene carácter retroactivo o sólo prospectivo. El Grupo espera que se produzcan novedades en relación con este asunto durante el segundo semestre de 2023, lo que puede incluir que HMRC emita una actualización de su nuevo punto de vista.

Dada la fase inicial de las comprobaciones de HMRC, existen varios escenarios posibles. El Grupo ha revisado la opinión de HMRC con sus asesores legales y fiscales y considera que tiene argumentos sólidos para defender su contabilidad del IVA, incluyendo el haber recibido anteriormente contestaciones a consultas de HMRC sobre el asunto y, por tanto, no considera probable que se produzca una resolución en contra. En consecuencia, el Grupo no considera oportuno registrar provisión alguna por este asunto a 30 de junio de 2023. El Grupo, junto con sus asesores, considera que detallar los riesgos potenciales, asociados con los posibles escenarios antes mencionados que podrían producirse, podría perjudicar seriamente la posición del Grupo en las actuaciones en curso con HMRC.

Con posterioridad a la emisión del nuevo punto de vista, el Grupo sigue dialogando con HMRC sobre los hechos subyacentes, las circunstancias y el análisis técnico del asunto. En caso de que el Grupo y HMRC no llegasen a un acuerdo sobre la contabilización correcta del IVA, el Grupo podría recurrir ante un tribunal fiscal independiente. Para poder recurrir ante un tribunal fiscal independiente, el Grupo debería abonar a HMRC, sin que ello implicase reconocimiento de responsabilidad, el importe total de las liquidaciones emitidas en el momento del recurso ante el tribunal fiscal independiente, que sería recuperable, en parte o en su totalidad, en caso de que el Grupo ganase el caso. Hasta que HMRC no avance en sus comprobaciones, no es posible determinar el pago exigible, en su caso, pero cualquier pago potencial podría dar lugar a una salida de efectivo importante para el Grupo.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

7 BENEFICIO POR ACCIÓN Y CAPITAL

Millones	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas	4.950	4.963
Número medio ponderado de acciones ordinarias para beneficio/(pérdida) diluida por acción	5.297	4.963

  

Céntimos de €	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022
Beneficio/(pérdida) básica por acción	18,6	(13,2)
Beneficio/(pérdida) diluida por acción	17,6	(13,2)

El número de acciones ordinarias en circulación a 30 de junio de 2023 era de 4.971.476.000 (31 de diciembre de 2022: 4.971.476.000) con un valor nominal de 0,10 euros cada una.

El efecto del supuesto de conversión del bono por valor de 825 millones de euros de IAG con vencimiento en 2028 y de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes tiene un efecto dilutivo sobre el beneficio por acción para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023 debido al beneficio después de impuestos registrado en el periodo, pero no son dilutivos para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022, debido a la pérdida después de impuestos registrada en el ejercicio, y por lo tanto no se han incluido en el cálculo de la pérdida diluida por acción del semestre finalizado el 30 de junio de 2022.

8. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración no propone ningún dividendo durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2023 (30 de junio de 2022: cero).

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

Determinadas obligaciones de deuda imponen restricciones o condiciones al pago de dividendos por parte de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad, como un préstamo concedido a British Airways garantizado parcialmente por UKEF y los préstamos concedidos a Iberia y Vueling garantizados parcialmente por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España; estos préstamos pueden amortizarse anticipadamente sin penalización a elección de cada compañía. British Airways acordó con el Administrador de su principal plan de pensiones de prestación definida británico (NAPS), en el marco de la valoración trienal a 31 de marzo de 2021 que, sujeto al mecanismo de protección de sobrefinanciación, no se abonarán dividendos a IAG antes del 31 de diciembre de 2023 y que cualquier dividendo abonado a IAG a partir del 1 de enero de 2024 hasta el 30 de septiembre de 2025 dará lugar a una aportación del 50% del importe del dividendo. Para más información sobre las restricciones de dividendos de British Airways acordadas con NAPS, véase la nota 32a del Informe y cuentas anuales de 2022.

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

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2023	9.649	8.697	18.346	3.556
Altas	1.156	141	1.297	354
Modificaciones	-	114	114	-
Bajas	(202)	-	(202)	(97)
Reclasificaciones <sup>1</sup>	181	(181)	-	-
Cargo por depreciación y amortización	(374)	(519)	(893)	(90)
Movimientos por cambio de divisas	161	105	266	34
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2023</b>	<b>10.571</b>	<b>8.357</b>	<b>18.928</b>	<b>3.757</b>

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2022	7.858	9.303	17.161	3.239
Altas	1.962	109	2.071	171
Modificaciones	-	225	225	-
Bajas	(198)	(1)	(199)	(10)
Reclasificaciones <sup>1</sup>	237	(237)	-	-
Cargo por depreciación y amortización <sup>2</sup>	(418)	(538)	(956)	(94)
Reversión del deterioro	-	6	6	-
Movimientos por cambio de divisas	(83)	(61)	(144)	(18)
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2022</b>	<b>9.358</b>	<b>8.806</b>	<b>18.164</b>	<b>3.288</b>

<sup>1</sup>Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 181 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2022: 237 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados están relacionados con arrendamientos con opción de compra que fueron reclasificados a Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuáles el Grupo había continuado cargando la depreciación a lo largo de la vida útil esperada de la aeronave, incluyendo la opción de compra.

<sup>2</sup>En la partida de Depreciación, amortización y deterioro de la Cuenta de resultados del periodo anterior se incluye un crédito de 29 millones de euros, que no está incluido en la reconciliación de la tabla anterior, relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas que se aplicó para mitigar la exposición a la moneda extranjera en la compra de aeronaves.

A 30 de junio de 2023, había préstamos a largo plazo del Grupo avalados con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 4.611 millones de euros (a 31 de diciembre de 2022: 3.931 millones de euros).

Las inversiones en inmovilizado autorizadas y contratadas pero no previstas en las cuentas ascienden a 13.340 millones de euros (a 31 de diciembre de 2022: 13.749 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio de moneda extranjera.

**10 OTRAS INVERSIONES EN PATRIMONIO**

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	<b>30 de junio de 2023</b>	30 de diciembre de 2022
Valores no cotizados	<b>117</b>	55
	<b>117</b>	55

*Inversión en Air Europa Holdings*

De acuerdo con el enfoque adoptado a 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha designado su inversión en Air Europa Holdings como valorada a valor razonable con cambios en Otro resultado global. Los cambios en el valor razonable se reconocen en Otro resultado global. A 30 de Junio de 2023, el Grupo determinó el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings usando tanto el enfoque de mercado como el enfoque del beneficio generado, de tal modo que el Grupo empleó tanto datos de mercado observables como datos no observables. El valor razonable se determinó considerando a Air Europa Holdings de forma independiente, sin tener en cuenta las sinergias potenciales que podrían obtenerse si el Grupo pudiera adquirir el control de las operaciones de Air Europa Holdings. Los resultados de estos enfoques de valoración se tradujeron en un valor razonable de 88 millones de euros, lo que representa un incremento de 64 millones de euros desde el 1 de enero de 2023, que se ha registrado en Otro resultado global.

**11 DEUDAS**

Millones de euros	<b>A 30 de junio de 2023</b>			A 31 de diciembre de 2022		
	<b>Corrientes</b>	<b>No corrientes</b>	<b>Total</b>	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	<b>902</b>	<b>5.570</b>	<b>6.472</b>	822	5.724	6.546
Pasivos por financiación de activos	<b>283</b>	<b>3.923</b>	<b>4.206</b>	255	3.564	3.819
Pasivos por arrendamientos	<b>2.154</b>	<b>6.791</b>	<b>8.945</b>	1.766	7.853	9.619
Deudas financieras remuneradas	<b>3.339</b>	<b>16.284</b>	<b>19.623</b>	2.843	17.141	19.984

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2029. Existen préstamos a largo plazo del Grupo por importe de 4.337 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 3.962 millones de euros) garantizados por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 4.611 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 3.931 millones de euros). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por aeronaves asociadas u otro inmovilizado material.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

*Detalles sobre el bono convertible con vencimiento en 2028*

Estos bonos convertibles otorgan a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprenden un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 30 de junio de 2023 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar en efectivo los bonos convertibles, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG.

Los bonos convertibles se registran a su valor razonable, que a 30 de junio de 2023 ascendía a 701 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 605 millones de euros), lo que constituye un incremento de 96 millones de euros desde el 1 de enero de 2023. De este incremento, el importe incluido en Otro resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 83 millones de euros y el cargo reconocido en Cambio neto en el valor razonable de bonos convertibles en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 13 millones de euros.

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 2023 y 31 de diciembre de 2022 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

**A 30 de junio 2023**

Activos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	117	-	-	117
Instrumentos financieros derivados	-	-	59	-	59
Otros activos no corrientes	197	-	-	207	404
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.731	-	-	-	1.731
Otros activos corrientes	341	-	-	1.133	1.474
Instrumentos financieros derivados	-	-	173	-	173
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.282	-	-	-	1.282
Efectivo y activos líquidos equivalentes	10.728	-	-	-	10.728
Pasivos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	6.791	-	-	-	6.791
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	8.801	-	692	-	9.493
Instrumentos financieros derivados	-	-	106	-	106
Otros pasivos a largo plazo	129	-	-	60	189
<b>Pasivos corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	2.154	-	-	-	2.154
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.176	-	9	-	1.185
Acreedores y otras cuentas a pagar	5.444	-	-	369	5.813
Instrumentos financieros derivados	-	-	638	-	638

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

A 31 de diciembre 2022

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	55	-	-	55
Instrumentos financieros derivados	-	-	81	-	81
Otros activos no corrientes	180	-	-	182	362
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.330	-	-	-	1.330
Otros activos corrientes	308	-	-	918	1.226
Instrumentos financieros derivados	-	-	645	-	645
Depósitos remunerados a corto plazo	403	-	-	-	403
Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.196	-	-	-	9.196

Millones de euros	Pasivos financieros				Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	7.853	-	-	-	7.853
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	8.692	-	596	-	9.288
Instrumentos financieros derivados	-	-	84	-	84
Otros pasivos a largo plazo	131	-	-	69	200
<b>Pasivos corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	1.766	-	-	-	1.766
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.068	-	9	-	1.077
Acreedores y otras cuentas a pagar	4.898	-	-	311	5.209
Instrumentos financieros derivados	-	-	387	-	387

**b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros**

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

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

Nivel 2: Inputs distintos a los precios cotizados incluidos en Nivel 1, que son observables respecto al activo o el pasivo, de forma directa o indirecta. El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina usando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración elevan al máximo el uso de datos de mercado observables allí donde existan y hacen el menor uso posible de las estimaciones de entidades.

Los instrumentos derivados se valoran a partir del valor de mercado de los instrumentos con términos y condiciones similares usando modelos de precios futuros, que incluyen tipos de cambio a plazo, tipos de interés a plazo, curvas de combustible a plazo y los correspondientes datos de superficies de volatilidad en la fecha de presentación. La determinación del valor razonable de los activos y pasivos financieros derivados se detalla en el Informe y cuentas anuales de 2022.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los flujos de efectivo contractuales restantes a los tipos de interés de mercado relevantes en la fecha de balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta en función del riesgo crediticio propio.

Nivel 3: Inputs para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. El método principal de dicha valoración consiste en un modelo de valoración que considera el valor actual de los flujos de efectivo por dividendos que se prevé que generen los activos asociados. Para más información acerca de la metodología empleada para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings véase la nota 10.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 30 de junio de 2023 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	117	117	<b>117</b>
Otros activos financieros no corrientes	-	18	-	18	<b>31</b>
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	232	-	232	<b>232</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	2.781	7.151	-	9.932	<b>10.678</b>
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	744	-	744	<b>744</b>

<sup>1</sup>La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 173 millones de euros.

<sup>2</sup>La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 638 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 31 de diciembre de 2022 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	55	55	55
Otros activos financieros no corrientes	-	20	-	20	31
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	726	-	726	726
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	2.538	6.416	-	8.954	10.365
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	471	-	471	471

<sup>1</sup>La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 645 millones de euros.

<sup>2</sup>La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 387 millones de euros.

No se produjeron traspasos entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el periodo. Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y activos y pasivos financieros derivados se miden a valor razonable en los estados financieros consolidados. Las deudas remuneradas, a excepción del bono convertible de IAG por valor de 825 millones de euros y con vencimiento en 2028 que se mide a valor razonable, se miden a coste amortizado.

**c Conciliación de activos financieros de Nivel 3**

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2023	A 31 de diciembre de 2022
Saldo inicial del periodo	55	31
Alta de Air Europa Holdings	-	22
Altas - otros	-	2
Pérdidas reconocidas en la Cuenta de resultados	-	(2)
Ganancias netas reconocidas en Otro resultado global	62	2
<b>Saldo final del periodo</b>	<b>117</b>	<b>55</b>

**13. PAGOS BASADOS EN ACCIONES**

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, se concedieron 24.323.265 opciones en virtud del Plan de Acciones para Ejecutivos (*Executive Share Plan*) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de la dirección. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto es el precio de las acciones en la fecha en las que se conceden. El Grupo liquida las obligaciones fiscales de los empleados derivadas de la emisión de las acciones directamente con la autoridad fiscal correspondiente en efectivo y un número equivalente de acciones es retenido por el Grupo en el momento de la concesión. El valor razonable de las adjudicaciones de acciones liquidadas mediante instrumentos de capital es el precio de la acción en el momento de la adjudicación.

El Grupo también concedió durante el periodo 1.007.562 acciones condicionales en el marco del Plan de Diferimiento de Incentivos del Grupo.

**14. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL**

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el *Airways Pension Scheme* (APS) y el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984 pero continúa abierto a devengos futuros. Las prestaciones previstas en APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas por inflación en el pago.

NAPS está cerrado a nuevos miembros desde 2003, y a devengos futuros desde 2018, dando lugar a una reducción en las obligaciones de retribuciones a empleados. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los participantes se incrementan anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medidas conforme a las órdenes de aumento de pensiones del Gobierno británico (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders*, PIRO), que desde 2011 se basan en el IPC).

Cada tres años, los Administradores de APS y NAPS llevan a cabo valoraciones actuariales que posteriormente se acuerdan con British Airways para determinar las aportaciones en efectivo y los planes de pago de déficit hasta la siguiente fecha de valoración, además de para garantizar que los planes de pensiones cuentan con suficientes fondos disponibles para atender los futuros pagos de prestaciones a los miembros. Estas valoraciones actuariales se elaboran usando los principios definidos en la legislación sobre pensiones del Reino Unido. Esta difiere de la valoración de la NIC 19 "Retribuciones a empleados", que se utiliza para calcular las posiciones de la Cuenta de resultados y el Balance de situación y emplea un enfoque general basado en la mejor estimación. Las diferencias en la finalidad y los principios dan lugar a la utilización de supuestos diferentes y, por lo tanto, a una estimación diferente de las obligaciones y los niveles de financiación.

Durante 2022 se finalizaron las valoración trienales a fecha de 31 de marzo de 2021 de APS y NAPS, dando lugar a un superávit teórico de 343 millones de euros (295 millones de libras esterlinas) para APS y un déficit teórico de 1.887 millones de euros (1.650 millones de libras esterlinas) para NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas para APS y NAPS difieren de la valoración realizada según la NIC 19 "Retribuciones a empleados" a 30 de junio de 2023, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a los supuestos específicos de los planes usados en las valoraciones actuariales llevadas a cabo a 31 de marzo de 2021 frente a los requerimientos de la NIC 19 usadas en los supuestos de valoración contable a fecha de este informe.

*Pagos en efectivo y acuerdos de financiación*

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS. El total de pagos en el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, neto de costes por servicios realizados por el Grupo ascendió a 20 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2022: 8 millones de euros). El Grupo prevé abonar a APS y NAPS un total de 1 millón de euros en aportaciones del empleador durante el semestre restante hasta el 31 de diciembre de 2023.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

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

En la fecha de la valoración actuarial, el 31 de marzo de 2021, el déficit actuarial de NAPS era de 1.887 millones de euros. Con el fin de abordar el déficit del plan, el Grupo también se ha comprometido a realizar pagos por aportaciones hasta el 31 de mayo de 2032. El plan de aportaciones al déficit incluye un mecanismo de protección de sobrefinanciación, basado en la metodología empleada en la valoración trienal para las mediciones del déficit, por el cual las aportaciones al déficit se suspenden si la posición de financiación alcanza el 100%, incluyendo un mecanismo para que las aportaciones se retomen si el nivel de aportaciones baja del 100% subsecuentemente, o hasta aquel momento en el que el nivel de financiación alcance el 100%.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, la posición de financiación de NAPS superaba el 100% y, por consiguiente, las aportaciones al déficit se suspendieron. A 30 de junio de 2023, la valoración del nivel de financiación incorpora estimaciones futuras significativas de tal forma que actualmente el Grupo no espera realizar más aportaciones al déficit. Debido a la naturaleza a largo plazo del plan NAPS, estas estimaciones están sujetas a incertidumbre y por lo tanto no se puede garantizar que no se vayan a retomar las aportaciones al déficit en el futuro o que no se vayan a incorporar aportaciones al déficit adicionales en las valoraciones actuariales trienales futuras.

Millones de euros	A 30 de junio de 2023			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable <sup>1,3</sup>	6.032	16.468	393	22.893
Valor actual de los pasivos del plan <sup>1</sup>	(5.929)	(13.592)	(572)	(20.093)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	103	2.876	(179)	2.800
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	(36)	(1.007)	(7)	(1.050)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(9)	(9)
<b>A 30 de junio de 2023</b>	<b>67</b>	<b>1.869</b>	<b>(195)</b>	<b>1.741</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.951
Obligaciones de retribuciones a empleados				(210)
Activos afectos a los planes netos				1.741

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2022			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable <sup>1</sup>	6.283	17.029	356	23.668
Valor actual de los pasivos del plan <sup>1</sup>	(6.052)	(13.692)	(548)	(20.292)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	231	3.337	(192)	3.376
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	(80)	(1.168)	-	(1.248)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
<b>A 31 de diciembre de 2022</b>	<b>151</b>	<b>2.169</b>	<b>(203)</b>	<b>2.117</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				2.334
Obligaciones de retribuciones a empleados				(217)
Activos afectos a los planes netos				2.117

<sup>1</sup>Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales (AVC, por sus siglas en inglés), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales por aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichas AVC. A 30 de junio de 2023, dichos activos tenían un valor de 322 millones de euros (a 31 de diciembre de 2022: 320 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.

<sup>2</sup>Tanto APS como NAPS se encuentran en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que debería pagar el Administrador en relación tanto con los activos netos de pensiones como con los niveles mínimos de financiación contractuales en el futuro.

<sup>3</sup>A 30 de junio de 2023, el valor razonable de los activos afectos a planes incluye 1.500 millones de euros de participaciones no cotizadas y activos alternativos cuyo valor razonable se ha determinado recurriendo a las valoraciones más recientes realizadas por terceros. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no abarcan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

*Supuestos sobre las obligaciones de los planes*

A 30 de junio de 2023, se revisaron y actualizaron los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS con el fin de reflejar las condiciones de mercado en dicha fecha. Los supuestos principales empleados fueron los siguientes:

Porcentaje anual	A 30 de junio de 2023		A 31 de diciembre de 2022	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Tasa de descuento	5,40	5,25	4,85	4,80
Tasa de incremento del salario pensionable	3,45	-	3,40	-
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	3,45	2,85	3,40	2,80
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,45	3,25	3,40	3,20
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,85	2,85	2,80	2,80

Más información sobre la base de los supuestos está incluida en la nota 32 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

## 15. PROVISIONES

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Provisiones para ETS	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2023	2.400	194	673	89	132	60	<b>3.548</b>
Provisiones registradas durante el periodo	251	1	19	6	110	14	<b>401</b>
Reclasificaciones	(40)	-	-	(1)	-	(6)	<b>(47)</b>
Utilizadas durante el periodo	(135)	(38)	(18)	(6)	-	(14)	<b>(211)</b>
Extinguidas durante el periodo	-	-	-	-	(118)	-	<b>(118)</b>
Reversión de importes no utilizados	(33)	(2)	-	(10)	-	-	<b>(45)</b>
Actualización de descuento	36	-	6	-	-	-	<b>42</b>
Revaluaciones	11	-	-	-	-	-	<b>11</b>
Movimientos por cambio de divisas	(44)	(1)	-	3	1	-	<b>(41)</b>
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2023</b>	<b>2.446</b>	<b>154</b>	<b>680</b>	<b>81</b>	<b>125</b>	<b>54</b>	<b>3.540</b>
Desglose:							
Corrientes	541	94	62	58	125	8	<b>888</b>
No corrientes	1.905	60	618	23	-	46	<b>2.652</b>
	<b>2.446</b>	<b>154</b>	<b>680</b>	<b>81</b>	<b>125</b>	<b>54</b>	<b>3.540</b>

## 16. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio de las materias primas, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. Los impactos principales en los estados financieros intermedios se exponen a continuación:

**Riesgo de precios del combustible**

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

A 30 de junio de 2023, el valor razonable de estos pasivos netos por instrumentos derivados era de 254 millones de euros, lo que representa una disminución de 341 millones de euros desde el 1 de enero de 2023.

**Riesgo de tipos de cambio**

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

A 30 de junio de 2023, el valor razonable de los pasivos netos por instrumentos derivados de moneda extranjera era de 323 millones de euros, lo que representa una disminución de 431 millones de euros desde el 1 de enero de 2023.

**Riesgo de tipos de interés**

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda y los depósitos de efectivo. Con el fin de atenuar el riesgo de tipos de interés, las políticas del Grupo permiten que se contraten un número diverso de instrumentos derivados extrabursátiles.

**Riesgo de crédito**

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

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

**17. PASIVOS CONTINGENTES**

El Grupo se enfrenta a litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 30 de junio de 2023, en aquellos casos en que se podían estimar de forma razonable, ascendían a 57 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 11 millones de euros). El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos derivados de estos procedimientos y por lo tanto no se reconoció ninguna provisión.

Los pasivos contingentes asociados con los impuestos sobre la renta, impuestos diferidos e impuestos indirectos se presentan en la nota 6.

En los pasivos contingentes se incluye lo siguiente:

*Comisión de rescisión de la adquisición de Air Europa Holdings*

El 23 de febrero de 2023, el Grupo suscribió un acuerdo para adquirir a Globalia el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no poseía con anterioridad. La adquisición está condicionada a que Globalia reciba la aprobación de los bancos sindicados que proporcionan los contratos de préstamo que están parcialmente garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en España. La adquisición también está sujeta a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes.

En caso de que las aprobaciones pertinentes, detalladas anteriormente, no se obtengan en un plazo de 24 meses a partir de la firma del acuerdo o de que el Grupo rescinda el acuerdo en cualquier momento antes de su finalización, el Grupo deberá abonar a Globalia un *break-fee* de 50 millones de euros. Sobre la base del acuerdo, este periodo de 24 meses puede prorrogarse de mutuo acuerdo.

A 30 de junio de 2023 y hasta la fecha de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, el Grupo considera probable que la adquisición se complete con éxito, por lo que no considera probable el pago del *break-fee*. Teniendo en cuenta lo anterior, el Grupo no considera oportuno registrar una provisión para el *break-fee*.

**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	
	2023	2022
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	3	2
Ventas a accionistas significativos	142	41
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	28	31
Compras a accionistas significativos	69	72

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

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

	<b>A 30 de junio de 2023</b>	A 31 de diciembre de 2022
<b>Partidas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes por cobrar de empresas asociadas	<b>1</b>	1
Importes debidos por accionistas significativos	<b>63</b>	25
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes por pagar a empresas asociadas	<b>2</b>	-
Importes debidos a accionistas significativos	<b>13</b>	26

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2022: cero euros).

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

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección es la siguiente:

Millones de euros	<b>Semestre finalizado el 30 de junio</b>	
	<b>2023</b>	2022
<b>Salario base, honorarios y prestaciones</b>		
Consejo de Administración	<b>2</b>	2
Comité de Dirección	<b>4</b>	4

A 30 de junio de 2023, el Consejo de Administración incluye la remuneración de un Consejero Ejecutivo (30 de junio de 2022: un Consejero Ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 13 miembros (30 de junio de 2022: 12 miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a los Consejeros Ejecutivos y a los miembros del Comité de Dirección. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, la obligación de la Compañía era de 23.000 euros (2022: 20.000 euros).

A 30 de junio de 2023, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 3 millones de euros (2022: 6 millones de euros).

A 30 de junio de 2023, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2022: cero).

19. CAMBIO EN LA PRESENTACIÓN DEL ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

En el transcurso de 2023, el Grupo ha introducido una serie de cambios en su Estado de flujos de efectivo. Estos cambios se han aplicado retroactivamente al Estado de flujos de efectivo y se detallan a continuación.

*Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material*

Anteriormente, las ganancias/pérdidas por enajenación de inmovilizado material se registraban en la Cuenta de resultados dentro de Otros gastos no operativos. Con arreglo a la presentación actualizada, las ganancias/pérdidas por enajenación de inmovilizado material se presentan por separado en la Cuenta de resultados y se incluyen en el Beneficio de las operaciones. En consecuencia, se ha actualizado el Beneficio de las operaciones incluido en Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación. Para más información, véase la nota 1.

*Diferencias de cambio no realizadas*

Anteriormente, todas las ganancias/pérdidas no realizadas en moneda extranjera que surgían en el Estado de flujos de efectivo se registraban dentro de las Diferencias netas por cambio de divisas. Con arreglo a la presentación actualizada, las Diferencias netas por cambio de divisas se han modificado para incluir únicamente las diferencias de cambio no realizadas derivadas de la reconversión de los saldos iniciales de efectivo y equivalentes de efectivo, mientras que las diferencias de cambio no realizadas derivadas de las actividades de explotación del capital circulante se presentan dentro de los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación.

*Otros flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación*

Anteriormente, los movimientos en los saldos del capital circulante se presentaban agregados entre los activos y los pasivos del capital circulante. En la presentación actualizada, los saldos del capital circulante se han desglosado por su naturaleza para permitir una mayor visibilidad en cuanto a los impactos de los flujos de efectivo asociados a estos saldos. No se han producido cambios en el movimiento total del capital circulante.

Además, anteriormente el Grupo presentaba los movimientos distintos de efectivo de las provisiones combinados con otros movimientos distintos de efectivo. En la presentación actualizada, estas partidas se han separado en partidas individuales dentro del Estado de flujos de efectivo.

**NOTAS A LAS CUENTAS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

La siguiente tabla resume el impacto de los cambios de presentación en el Estado de flujos de efectivo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022:

**Estado de flujos de efectivo (extracto del semestre finalizado el 30 de junio de 2022)**

Millones de euros	Publicado	Ajuste- Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	Ajuste - diferencias de cambio no realizadas	Ajuste - partidas de flujos de efectivo operativos	Reexpresado
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>					
Pérdida de las operaciones	(438)	21			(417)
Depreciación, amortización y deterioro	1.015				1.015
Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	-	(21)			(21)
Variación del capital circulante	2.738			(2.738)	-
<i>Aumento en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>	(996)			996	-
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos por venta de billetes</i>	3.734			(3.734)	-
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(10)				(10)
Costes de servicio de planes de pensiones	1				1
Pagos relacionados con reestructuración	(41)			41	-
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo	349			(349)	-
Aumento en provisiones	-			291	291
Diferencias de cambio no realizadas	-		38		38
Otros movimientos	-			17	17
Intereses pagados	(403)				(403)
Intereses percibidos	3				3
Impuestos pagados	(2)				(2)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.212</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>(2.738)</b>	<b>512</b>
Aumento en deudores comerciales	-			(811)	(811)
Aumento en inventarios	-			4	4
Aumento en otros deudores y activos corrientes	-			(85)	(85)
Aumento en acreedores	-			733	733
Aumento en ingresos diferidos	-			2.370	2.370
Aumento en otras cuentas a pagar y pasivos corrientes	-			527	527
<b>Variación en el capital circulante</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.738</b>	<b>2.738</b>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.212</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>3.250</b>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(2.100)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(2.100)</b>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>(19)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(19)</b>
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.093		38		1.131
Diferencias netas por cambio de divisa	19		(38)		(19)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	7.892				7.892
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>9.004</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9.004</b>
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	186	-	-	-	186
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados</b>	<b>9.190</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9.190</b>

## **NOTAS A LAS CUENTAS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

### 20. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DE BALANCE

El 4 de julio de 2023, el Grupo reembolsó el bono sénior no garantizado a tipo fijo de 500 millones de euros en su fecha de vencimiento.

El 27 de julio de 2023, el Grupo anunció que ha acordado convertir en pedidos en firme seis opciones de Boeing 787-10 de British Airways. Al mismo tiempo, va a añadir otras seis opciones del 787-10 a su cartera de pedidos de aviones de largo radio. El Grupo ha aprobado también convertir una opción de Airbus A350-900 de Iberia en un pedido en firme. Los aviones en firme se entregarán entre 2025 y 2026 y se emplearán para recuperar la capacidad de las flotas de largo radio de British Airways e Iberia.

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

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

Los consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad"), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 27 de julio de 2023, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2023, 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.

27 de julio de 2023

---

Javier Ferrán Larraz  
Presidente

---

Luis Gallego Martín  
Consejero Delegado

---

Giles Agutter

---

Peggy Bruzelius

---

Eva Castillo Sanz

---

Margaret Ewing

---

Maurice Lam

---

Heather Ann McSharry

---

Robin Phillips

---

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

---

Lucy Nicola Shaw



KPMG Auditores, S.L.  
Pº. de la Castellana, 259 C  
28046 Madrid

## **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 (los "estados financieros intermedios") de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2023, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### **Alcance de la revisión**

---

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

#### **Conclusión**

---

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de 6 meses terminado el 30 de junio 2023 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.

## Párrafo de énfasis

---

Llamamos la atención sobre la nota 1 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022. 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 2023 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio 2023. 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 100 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión.

KPMG Auditores, S.L.

Bernardo Rücker-Embden  
27 de julio de 2023

INSTITUTO DE CENSORES  
JURADOS DE CUENTAS  
DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2023 Núm. 01/23/16146

SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR

Sello distintivo de otras actuaciones

## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Medidas alternativas de rendimiento (MAR), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estas medidas, que no están definidas bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF y pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras compañías. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo sobre la base de una "Oferta comercial sin competencia", un "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación".

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las Medidas alternativas de rendimiento con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

El impacto de la pandemia por COVID-19 y su recuperación ha cambiado significativamente la manera en que el Consejo, el Comité de Dirección y las partes externas supervisan el rendimiento del Grupo. En este sentido, medidas como el Flujo de caja libre apalancado, la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales o la Rentabilidad sobre el capital invertido no añaden el nivel de información adicional significativo que aportaban en el pasado. Sin embargo, el Grupo continúa presentando estas MAR en términos de consistencia y dado que volverán a tener mayor importancia y relevancia tras la recuperación por la pandemia de COVID-19.

A continuación, figura la definición de cada MAR, así como una conciliación al indicador más cercano conforme a las NIIF.

### **a Resultado después de impuestos antes de partidas excepcionales**

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión del Consejo y de la dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia para complementar la comprensión de los resultados financieros de la entidad. El Comité de Dirección del Grupo evalúa el rendimiento operativo y toma decisiones estratégicas, financieras y operativas atendiendo a los resultados financieros antes de partidas excepcionales, y externamente analistas e inversores los utilizan para evaluar el rendimiento del Grupo entre periodos contables y frente a otras compañías.

Aunque no se han registrado partidas excepcionales en los seis meses transcurridos hasta el 30 de junio de 2023, las partidas excepcionales en el semestre incluyen: cambios significativos en los planes de flota a largo plazo que resultan en la reversión del deterioro de activos de flota y reembolsos legales.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la Cuenta de resultados estatutaria y la Cuenta de resultados antes de partidas excepcionales del Grupo:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio					
	Estatutario 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023	Estatutario 2022 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022
Ingresos de pasaje	11.784	-	11.784	7.604	-	7.604
Ingresos de carga	603	-	603	843	-	843
Otros ingresos	1.196	-	1.196	904	-	904
<b>Total ingresos</b>	<b>13.583</b>	-	<b>13.583</b>	9.351	-	9.351
Gastos de personal	2.610	-	2.610	2.167	-	2.167
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.550	-	3.550	2.566	-	2.566
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.796	-	1.796	1.322	-	1.322
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.104	-	1.104	847	-	847
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.208	-	1.208	928	-	928
Propiedad, TI y otros gastos <sup>2</sup>	515	-	515	435	(23)	458
Gastos comerciales	578	-	578	442	-	442
Depreciación, amortización y deterioro <sup>3</sup>	983	-	983	1.015	(6)	1.021
Ganancia neta por venta de inmovilizado	(17)	-	(17)	(21)	-	(21)
Diferencias de tipo de cambio	(4)	-	(4)	67	-	67
Gastos totales de las operaciones	12.323	-	12.323	9.768	(29)	9.797
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>1.260</b>	-	<b>1.260</b>	(417)	29	(446)
Gastos financieros	(565)	-	(565)	(480)	-	(480)
Ingresos financieros	167	-	167	3	-	3
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(13)	-	(13)	130	-	130
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	51	-	51	13	-	13
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	149	-	149	(197)	-	(197)
Otros créditos no operativos	(12)	-	(12)	105	-	105
Total gastos no operativos netos	(223)	-	(223)	(426)	-	(426)
<b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>	<b>1.037</b>	-	<b>1.037</b>	(843)	29	(872)
Impuestos	(116)	-	(116)	189	-	189
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>	<b>921</b>	-	<b>921</b>	(654)	29	(683)

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Trimestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	Estatutario 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023	Estatutario 2022 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022
Ingresos de pasaje	6.743	-	6.743	4.949	-	4.949
Ingresos de carga	280	-	280	411	-	411
Otros ingresos	671	-	671	556	-	556
<b>Total ingresos</b>	<b>7.694</b>	-	<b>7.694</b>	5.916	-	5.916
Gastos de personal	1.353	-	1.353	1.122	-	1.122
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.792	-	1.792	1.648	-	1.648
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.020	-	1.020	780	-	780
Tasas de aterrizaje y de navegación	620	-	620	489	-	489
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	621	-	621	553	-	553
Propiedad, TI y otros gastos	266	-	266	231	-	231
Gastos comerciales	298	-	298	241	-	241
Depreciación, amortización y deterioro <sup>3</sup>	497	-	497	484	(6)	490
Ganancia neta por venta de inmovilizado	(7)	-	(7)	(8)	-	(8)
Diferencias de tipo de cambio	(17)	-	(17)	75	-	75
Gastos totales de las operaciones	6.443	-	6.443	5.615	(6)	5.621
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.251</b>	-	<b>1.251</b>	301	6	295
Gastos financieros	(291)	-	(291)	(247)	-	(247)
Ingresos financieros	99	-	99	2	-	2
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(12)	-	(12)	70	-	70
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	26	-	26	6	-	6
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	89	-	89	(136)	-	(136)
Otros créditos no operativos	(4)	-	(4)	77	-	77
Total gastos no operativos netos	(93)	-	(93)	(228)	-	(228)
<b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>	<b>1.158</b>	-	<b>1.158</b>	73	6	67
Impuestos	(150)	-	(150)	60	-	60
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>	<b>1.008</b>	-	<b>1.008</b>	133	6	127

<sup>1</sup> Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para conformar la presentación del periodo actual de las (ganancias)/pérdidas netas por venta de inmovilizado material. En consecuencia, para el semestre y trimestre finalizados el 30 de junio de 2022, el Grupo ha reclasificado 21 millones de euros y 8 millones de euros, respectivamente, de ganancias de Otros (gastos)/créditos no operativos a (Ganancias)/pérdidas netas por venta de inmovilizado material dentro de Gastos de las operaciones. No hay impacto en la Pérdida después de impuestos.

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla debajo.

<sup>2</sup> Reversión parcial de la multa histórica

El crédito excepcional de 23 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2022 está relacionado con la anulación parcial de la multa, más los intereses devengados, impuesta inicialmente en 2010 por la Comisión Europea a British Airways por su implicación en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga y que se había reconocido como un cargo excepcional. El crédito excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, sin dar lugar a un cargo fiscal. La entrada de efectivo asociada a la anulación parcial de la multa se reconoció en 2022.

<sup>3</sup> Reversión del deterioro de flota y activos asociados

La reversión de deterioro excepcional por valor de 6 millones de euros para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022 está relacionada con cuatro Airbus A320 de Vueling que habían sido inmovilizados en el cuarto trimestre de 2020 y volvieron al servicio en el segundo trimestre de 2022. La reversión de deterioro excepcional se registró en Activos por derecho de uso en el Balance de situación y en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

**b Beneficio/(pérdida) por acción ajustado <sup>(ICR)</sup>**

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2023	2022
Beneficio/(pérdida) después de impuestos atribuible a accionistas de la matriz	921	(654)
Partidas excepcionales	-	29
Beneficio/(pérdida) después de impuestos atribuible a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales	921	(683)
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	13	-
Beneficio/(pérdida) ajustada	934	(683)
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio/(pérdida) básica por acción	4.950	4.963
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio/(pérdida) diluida por acción	5.297	4.963
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)	18,6	(13,8)
Beneficio/(pérdida) básica por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	18,6	(13,8)
Beneficio/(pérdida) ajustada por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	17,6	(13,8)

**c Costes unitarios de aerolínea excluido el combustible**

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio de 2023	Ajuste por tipos de cambio constantes <sup>1</sup>	Semestre finalizado a 30 de junio de 2023 a tipos de cambio constantes	Semestre finalizado el 30 de junio de 2022
	Publicado			
Gastos totales de las operaciones	12.323	177	12.500	9.768
Más: Partidas excepcionales de gastos de las operaciones	-	-	-	(29)
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión	3.550	(58)	3.492	2.566
Costes excluido el combustible	8.773	235	9.008	7.231
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos	1.030	17	1.047	757
<b>Costes de aerolínea excluido el combustible</b>	<b>7.743</b>	<b>218</b>	<b>7.961</b>	<b>6.474</b>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO)	154.034	-	154.034	117.710
<b>Costes unitarios de aerolínea por AKO excluido el combustible (céntimos de €)</b>	<b>5,03</b>	<b>-</b>	<b>5,17</b>	<b>5,50</b>

<sup>1</sup>Para la definición del ajuste por tipos de cambio constantes véase la nota g.

**d Flujo de caja libre apalancado <sup>(ICR)</sup>**

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

**Semestre finalizado el 30 de junio**

Millones de euros	2023	2022
<b>Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>1.387</b>	1.131
Más: Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	869	134
<b>Flujo de caja libre apalancado</b>	<b>2.256</b>	1.265

**e Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales <sup>(ICR)</sup>**

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero atendiendo a indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores.

La deuda neta se define como el endeudamiento a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo. La deuda neta excluye los acuerdos de financiación de la cadena de suministros que se clasifican dentro de acreedores comerciales.

El EBITDA antes de partidas excepcionales se define como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro de los cuatro trimestres consecutivos anteriores.

El Grupo considera que esta medida adicional, que se utiliza internamente para evaluar la capacidad financiera del Grupo, resulta útil para que los usuarios de los estados financieros puedan entender cómo ha cambiado la capacidad financiera del Grupo durante el periodo. Indica la rentabilidad del Grupo y de los flujos de efectivo operativos centrales que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	A 30 de junio de 2023	A 31 de diciembre de 2022 <sup>1</sup>
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	19.623	19.984
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	(10.728)	(9.196)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	(1.282)	(403)
<b>Deuda neta</b>	<b>7.613</b>	10.385
Beneficio de las operaciones	2.955	1.278
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.038	2.070
<b>EBITDA</b>	<b>4.993</b>	3.348
Más: Partidas excepcionales (excluyendo aquellas registradas en Depreciación, amortización y deterioro)	-	(23)
<b>EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>4.993</b>	3.325
<b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>1,5</b>	3,1

<sup>1</sup>Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual por la Ganancia neta en la venta de inmovilizado material.

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

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

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2023 <sup>1</sup>	A 31 de diciembre de 2022 <sup>1</sup>
EBITDA antes de partidas excepcionales	4.993	3.325
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación	(1.901)	(1.944)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material	(214)	(247)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software	(207)	(210)
	<b>2.671</b>	<b>924</b>
<b>Capital invertido</b>		
Valor contable medio de la flota <sup>2</sup>	16.448	15.717
Menos: Pagos anticipados medios <sup>3</sup>	(1.055)	(910)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado	15.393	14.807
Ajuste por inflación <sup>4</sup>	1,18	1,18
	<b>18.114</b>	<b>17.435</b>
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material <sup>5</sup>	2.098	2.037
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software <sup>6</sup>	664	640
<b>Capital invertido total</b>	<b>20.876</b>	<b>20.112</b>
<b>Rentabilidad sobre el capital invertido</b>	<b>12,8 %</b>	<b>4,6 %</b>

<sup>1</sup> Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. Véase la nota 1.

<sup>2</sup> El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 16.087 millones de euros a 30 de junio de 2022 y de 16.809 millones de euros a 30 de junio de 2023.

<sup>3</sup> El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.141 millones de euros a 30 de junio de 2022 y de 969 millones de euros a 30 de junio de 2023.

<sup>4</sup> Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (30 de junio de 2022: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 30 de junio de 2023: 11,1 años (30 de junio de 2022: 10,8 años).

<sup>5</sup> El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.077 millones de euros a 30 de junio de 2022 y de 2.119 millones de euros a 30 de junio de 2023.

<sup>6</sup> El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 640 millones de euros a 30 de junio de 2022 y de 689 millones de euros a 30 de junio de 2023.

## g Resultados a tipos de cambio constantes

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

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables. Cuando las cifras de 2023 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2022 que se indican a continuación:

### Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Medio de seis meses finalizados el 30 de junio		Al cierre a 30 de junio / Al cierre a 31 de diciembre	
	2023	2022	2023	2022
Libra esterlina a euro	1,14	1,19	1,17	1,14
Euro a dólar estadounidense	1,08	1,16	1,09	1,06
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,24	1,38	1,28	1,21

## h Liquidez

El Consejo y el Comité de Dirección supervisan la liquidez para evaluar la resiliencia del Grupo ante acontecimientos adversos e incertidumbre y desarrolla iniciativas de financiación para mantener esta resiliencia.

La liquidez se emplea por parte de analistas, inversores y otros usuarios de los estados financieros como medida de la salud financiera y la resiliencia del Grupo.

La liquidez se define como el Efectivo y otros activos líquidos equivalentes, más los Depósitos remunerados a corto plazo, más las líneas de financiación generales, de descubierto y específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas.

Millones de euros	A 30 de junio de 2023	A 31 de diciembre de 2022
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	10.728	9.196
Depósitos remunerados a corto plazo	1.282	403
Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas	3.255	3.231
Líneas de financiación para aeronaves comprometidas y no dispuestas	234	1.116
Descubiertos y otras líneas de crédito	53	53
<b>Total liquidez</b>	<b>15.552</b>	<b>13.999</b>

## FLOTA

### Número en servicio con empresas del Grupo

	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Total 30 de junio 2023	Total 31 de diciembre 2022	Variaciones desde el 31 de diciembre 2022	Entregas futuras	Opciones <sup>1</sup>
Airbus A319ceo	9	-	33	<b>42</b>	41	1	-	-
Airbus A320ceo	46	16	132	<b>194</b>	199	(5)	-	-
Airbus A320neo	1	38	23	<b>62</b>	60	2	53	40
Airbus A321ceo	11	3	29	<b>43</b>	44	(1)	-	-
Airbus A321neo	-	2	18	<b>20</b>	16	4	42	-
Airbus A321 LR	-	-	8	<b>8</b>	8	-	-	-
Airbus A321 XLR	-	-	-	<b>-</b>	-	-	14	14
Airbus A330-200	2	1	15	<b>18</b>	16	2	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	<b>20</b>	20	-	-	-
Airbus A350-900	-	6	10	<b>16</b>	15	1	7	16
Airbus A350-1000	1	13	-	<b>14</b>	13	1	4	36
Airbus A380	2	10	-	<b>12</b>	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	<b>-</b>	-	-	25	100
Boeing 737-10	-	-	-	<b>-</b>	-	-	25	-
Boeing 777-200	38	2	3	<b>43</b>	43	-	-	-
Boeing 777-300	7	2	7	<b>16</b>	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	<b>-</b>	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	10	2	<b>12</b>	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	8	9	<b>18</b>	18	-	-	-
Boeing 787-10	2	5	-	<b>7</b>	4	3	5	6
Embraer E190	9	-	11	<b>20</b>	21	(1)	-	-
<b>Total Grupo</b>	<b>133</b>	<b>120</b>	<b>312</b>	<b>565</b>	<b>558</b>	<b>7</b>	<b>193</b>	<b>236</b>

Los aviones se presentan atendiendo a sus definiciones contractuales, en contraposición a su determinación contable. Para fines contables, aunque todos los arrendamientos operativos se presentan como pasivos por arrendamiento, los arrendamientos financieros se presentan o como pasivos por arrendamiento o como pasivos por financiación de activos, dependiendo de la naturaleza de cada acuerdo individual.

<sup>1</sup>Las opciones de compra de 100 aeronaves Boeing 737 otorgan flexibilidad para la elección de los modelos.

Además de los aviones en servicio, el Grupo también cuenta con 10 (31 de diciembre de 2022: 18) aviones fuera de servicio.