

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

10 de enero de 2011

**COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES**  
Calle Miguel Ángel, 11  
28010 Madrid

Don Rafael Sánchez-Lozano Turmo, Consejero de la sociedad INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A., con domicilio social en Madrid, calle Velázquez nº 130 y CIF nº A-85845535, debidamente facultado al efecto, comparece ante la COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES y

**CERTIFICA**

Que la versión en soporte informático del resumen y la nota sobre las acciones de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. que se adjunta a este escrito coincide con el resumen y la nota sobre las acciones aprobados por la COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES el día 10 de enero de 2011.

Asimismo autoriza a la COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES para que haga público dichos documentos en soporte informático en su página Web.

\* \* \*

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.  
P.p.

---

Don Rafael Sánchez-Lozano Turmo  
Consejero

**NOTA SOBRE LAS ACCIONES Y RESUMEN  
RELATIVOS A LA EMISIÓN DE HASTA UN MÁXIMO DE  
2.099.856.484 ACCIONES ORDINARIAS DE INTERNATIONAL  
CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. DE 0,5 EUROS DE  
VALOR NOMINAL EN RELACIÓN CON LA FUSIÓN POR  
ABSORCIÓN DE BA HOLCO, S.A. E IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE  
ESPAÑA, S.A. POR PARTE DE INTERNATIONAL  
CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. PREVIA A LA  
PRIMERA ADMISIÓN A COTIZACIÓN**

**El presente documento ha sido aprobado por la Comisión Nacional del  
Mercado de Valores el 10 de enero de 2011**

Según lo dispuesto en el Real Decreto 1310/2005 de 4 de noviembre y en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda EHA 3537/2005, de 10 de noviembre, el presente Documento de Registro ha sido elaborado de conformidad con el modelo incluido en el Anexo III del Reglamento (EC) 809/2004 de 29 de abril de 2004, relativo a la aplicación de la Directiva 2003/71/EC del Parlamento y del Consejo de Europa. La Nota sobre las Acciones y el Resumen se complementan con el Documento de Registro de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S. A. aprobado e inscrito en los registros oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 26 de octubre de 2010 (el “**Documento de Registro**”). Todos los términos en mayúscula de la Nota sobre las Acciones y el Resumen, salvo disposición en contrario, tendrán el mismo significado que el establecido en el Documento de Registro.

La publicación o distribución de los presentes documentos en jurisdicciones distintas de España y el Reino Unido puede estar restringida por ley y por lo tanto las personas en posesión de este documento y/o los documentos que le acompañan deben informarse y cumplir dichas restricciones. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir una violación de la normativa sobre valores de dicha jurisdicción.

## **ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

Los valores no pueden ofrecerse o venderse en Estados Unidos de América, a menos que estén registrados bajo la US Securities Act de 1933, con las modificaciones oportunas, o estén exentos de dicho registro. Las Acciones de IAG no se registrarán, y no están obligadas a registrarse, ante la US Securities and Exchange Commission (la “SEC”) según la US Securities Act de 1933, con las modificaciones oportunas, dependiendo de la exención de registro establecida por la Norma 802 de la misma. Ni la SEC, ni ninguna otra comisión de valores estatal o federal o autoridad reglamentaria de Estados Unidos de América, han aprobado o desaprobado las Acciones de IAG, o emitido una opinión acerca de la adecuación de este Documento. Cualquier manifestación en contra es un delito penal en Estados Unidos de América.

La Fusión afecta a los valores de una empresa no estadounidense. La Fusión está sujeta a requisitos de información diferentes a los de Estados Unidos de América. Los estados financieros incluidos en la Nota sobre las Acciones y/o en el Resumen, se han preparado, en su caso, de acuerdo con las normas contables extranjeras que pueden no ser comparables a los estados financieros de las empresas estadounidenses.

Puede ser difícil que usted haga valer sus derechos y cualquier reclamación que pueda tener según las leyes de valores federales, debido a que IAG se encuentra constituida en un país distinto de Estados Unidos de América, y algunos o todos sus directivos y consejeros pueden ser residentes en un país distinto a Estados Unidos de América. Usted podría verse impedido para demandar a una empresa no estadounidense o a sus directivos o consejeros en un tribunal no estadounidense por violaciones de las leyes de valores estadounidenses. Puede ser difícil obligar a una empresa no estadounidense y sus filiales a someterse a sí mismas al juicio de un tribunal de estadounidense.

## **NOTIFICACIÓN A LOS RESIDENTES DE NEW HAMPSHIRE**

NI EL HECHO DE QUE UNA DECLARACIÓN DE REGISTRO O UNA SOLICITUD DE LICENCIA SE HAYAN PRESENTADO SEGÚN EL CAPÍTULO 421-B DE LOS NUEVOS ESTATUTOS REVISADOS DE NEW HAMPSHIRE ANTE EL ESTADO DE NEW HAMPSHIRE, NI EL HECHO DE QUE UN VALOR SE REGISTRE EFECTIVAMENTE O UNA PERSONA TENGA LICENCIA EN EL ESTADO DE NEW HAMPSHIRE, CONSTITUYEN UNA CONCLUSIÓN POR PARTE DEL SECRETARIO DEL ESTADO DE NEW HAMPSHIRE RESPECTO A QUE CUALQUIER DOCUMENTO PRESENTADO DE CONFORMIDAD CON RSA 421-B SEA VERDADERO, COMPLETO Y NO ENGAÑOSO. NINGÚN HECHO DE ESTE TIPO NI EL HECHO DE QUE UNA EXENCIÓN O EXCEPCIÓN ESTÉN DISPONIBLES PARA UN VALOR O UNA OPERACIÓN SIGNIFICAN QUE EL SECRETARIO DEL ESTADO HAYA APROBADO DE NINGÚN MODO LOS MÉRITOS O CALIFICACIONES, O RECOMENDADO O DADO SU APROBACIÓN A NINGUNA PERSONA, VALOR U OPERACIÓN. ES ILEGAL HACER O PROVOCAR QUE SE HAGA CUALQUIER TIPO DE MANIFESTACIÓN QUE SEA INCONSISTENTE CON LAS DISPOSICIONES DE ESTE PÁRRAFO A NINGÚN COMPRADOR O CLIENTE POTENCIAL.

# RESUMEN

## I. RESUMEN

El presente resumen tiene carácter meramente introductorio de la Nota sobre las Acciones y del Documento de Registro, por lo que cualquier decisión de invertir en Acciones de IAG debería basarse en un análisis del texto íntegro de la Nota sobre las Acciones y del Documento de Registro (incluida la información que se incorpora por alusión) por el inversor. En el supuesto de que se inicie una reclamación judicial en relación con la información recogida en este documento y/o la Nota sobre las Acciones y/o en el Documento de Registro, el inversor demandante podría resultar obligado, en virtud de la legislación nacional de los Estados del Espacio Económico Europeo, a soportar los costes de traducción de este documento, de la Nota sobre las Acciones y/o del Documento de Registro antes de iniciar procedimientos legales. Los responsables de este resumen, incluida su traducción, estarán sujetos a responsabilidad civil, pero únicamente en el caso de que el resumen sea engañoso, inexacto o contradictorio con las demás partes de la Nota sobre las Acciones y/o del Documento de Registro.

### 1 Introducción

El 12 de noviembre de 2009, los Consejos de British Airways Plc (“**British Airways**”) e Iberia Líneas Aéreas de España, S. A. (“**Iberia**”) aprobaron la suscripción de un acuerdo vinculante de intenciones (*Memorandum of Understanding*) que fijó las bases para la fusión entre British Airways e Iberia con el fin de crear un nuevo grupo aéreo europeo de referencia. Las dos sociedades firmaron posteriormente un contrato de fusión con fecha 8 de abril de 2010.

### 2 Resumen de los términos de la Fusión

La integración de los negocios de British Airways e Iberia se ejecutará mediante la introducción de la sociedad española International Consolidated Airlines Group, S. A. (“**IAG**”) como la nueva sociedad holding de British Airways e Iberia

Como resultado de la Fusión, y de acuerdo con la Ecuación de Canje, a través de un proceso que tendrá dos etapas (el *Scheme* de British Airways y la Fusión de IAG): (i) los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) recibirán 1 Acción de BA Holdco, S. A. (“**BA Holdco**”) por cada Acción Ordinaria de British Airways y, a continuación, recibirán 1 Acción de IAG por cada Acción de BA Holdco previamente recibida; y (ii) los Accionistas de Iberia (distintos de BA Holdco) recibirán 1,0205 Acciones de IAG por cada Acción de Iberia.

La autocartera de Iberia y las participaciones cruzadas recíprocas entre British Airways e Iberia quedarán excluidas del canje de acciones mencionado anteriormente. Como parte

de la Fusión, la autocartera de Iberia se amortizará y las participaciones cruzadas se mantendrán o se reconstituirán entre las respectivas sociedades operadoras.

Con base en esta Ecuación de Canje, tras la Fusión (y teniendo en cuenta las operaciones anteriormente descritas en relación con la autocartera de Iberia y las participaciones cruzadas) los Accionistas Ordinarios de British Airways inmediatamente antes de ejecutarse la Fusión (distintos de Iberia) serán titulares del 56% de IAG y los Accionistas de Iberia inmediatamente antes de ejecutarse la Fusión (distintos de British Airways) serán titulares del 44% de IAG.

La Fusión es una operación que se compone de diversas transacciones que se ejecutarán a lo largo de varios días. Estas operaciones incluyen la Segregación de Iberia, el *Scheme* de British Airways, la Fusión de IAG, las Operaciones en Relación con las Participaciones Cruzadas y las Operaciones de la Estructura de Nacionalidad. El calendario para los principales eventos es el siguiente:

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 26 de octubre de 2010   | Registro del Documento de Registro por la CNMV y aprobación del Circular en relación con el Scheme por la <i>Financial Services Authority</i> (FSA).  |
| 27 de octubre de 2010   | Convocatoria de la Junta General de Iberia.   |
| 29 de noviembre de 2010 | 9.30 a.m. (hora de Londres): Junta por Orden Judicial de British Airways.<br><br>9.45 a.m. (hora de Londres): Junta General de British Airways.<br><br>10.00 a.m. (hora de Londres): Junta Separada de British Airways.<br><br>12.00 p.m.: Junta General de Iberia (en segunda convocatoria).<br><br>Todos los acuerdos se aprobaron en la junta por los respectivos accionistas de British Airways e Iberia. |
| 1 de diciembre de 2010  | Inicio del Período de Oposición de Acreedores Respecto de la Fusión de IAG y del Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación de Iberia.   |
| 2 de enero de 2011      | Finalización del Período de Oposición de Acreedores Respecto de la Fusión de IAG y del Período de Oposición de Acreedores respecto de la Segregación de Iberia. Transcurrido el plazo de un mes a contar desde la fecha del último anuncio de fusión, ninguno de los acreedores de las tres sociedades participantes en la Fusión de IAG se ha opuesto a la Fusión de IAG.                                    |

|                     |  |
|---------------------|--|
| 10 de enero de 2011 | Aprobación de la Nota de Valores por la CNMV.  |
| 18 de enero de 2011 | <p data-bbox="718 414 1372 537">Audiencia de la UKLA (<i>UK Listing Authority</i> organismo regulador de los mercados de valores en el Reino Unido) en relación con la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.</p> <p data-bbox="718 548 1372 638">Audiencia de la LSE, <i>London Stock Exchange</i> (Bolsa de Londres) en relación con la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.</p> <p data-bbox="718 672 1372 772">Confirmación escrita por la UKLA respecto de la aprobación de la solicitud de Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.</p>   |
| 19 de enero de 2011 | <p data-bbox="718 806 1372 907">Confirmación escrita por la LSE respecto de la aprobación de la solicitud de Admisión a Cotización de las Acciones de IAG.</p> <p data-bbox="718 929 1372 1220">Audiencia del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales. Es la vista judicial en la que se buscará la ratificación (<i>sanción</i>) del <i>Scheme</i> de British Airways por parte del Tribunal. Todos los titulares de Acciones del <i>Scheme</i> de British Airways tendrán derecho a ser escuchados y apoyar u oponerse a la emisión por parte del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales de una Orden que ratifique el <i>Scheme</i> y confirme la reducción de capital de British Airways.</p>   |
| 20 de enero de 2011 | <p data-bbox="718 1254 1372 1355">Inscripción de la escritura de Segregación de Iberia y de la escritura de Fusión ante el Registro Mercantil de Madrid. Fecha de Efecto de la Segregación.</p> <p data-bbox="718 1388 1372 1456">Último día de cotización de las Acciones de British Airways y de las Acciones de Iberia.</p>   |
| 21 de enero de 2011 | <p data-bbox="718 1489 1372 1624">Desde la apertura del mercado, se suspenderá la cotización de las Acciones de British Airways (7.30 a.m. hora de Londres) y la cotización de las Acciones de Iberia (8.30 a.m. hora de Madrid).</p> <p data-bbox="718 1657 1372 1859">Fecha de Efectos del <i>Scheme</i>. El <i>Scheme</i> de British Airways se hace efectivo como resultado de la presentación ante el Registro de Sociedades de Inglaterra y Gales de la orden del Alto Tribunal de Inglaterra y Gales por la que se autoriza el <i>Scheme</i> de British Airways.</p> <p data-bbox="718 1892 1372 1991">Una vez el <i>Scheme</i> de British Airways entre en vigor, formalización ante notario público español de la Escritura de Ampliación de Capital Social de BA</p> |

Holdco como resultado del *Scheme* de British Airways. Emisión por parte de BA Holdco de Acciones de BA Holdco al Custodio. Presentación a inscripción de la referida Escritura de Ampliación de Capital Social ante el Registro Mercantil de Madrid.

Formalización y presentación de la Escritura de Fusión ante el Registro Mercantil de Madrid e inscripción de dicha escritura por el Registro Mercantil de Madrid.

Fecha de Efectos de la Fusión.

En la Fecha de Efectos de la Fusión emisión por IAG de Acciones de IAG de acuerdo con la Ecuación de Canje. Comienzo de las operaciones de canje de acciones en relación con la asignación de las respectivas Acciones de IAG.

24 de enero de 2011

Exclusión de la cotización de las Acciones de British Airways (8.00 a.m. hora de Londres) e Iberia (9.00 a.m. hora de Madrid).

Fecha prevista de admisión a Cotización simultánea de las Acciones de IAG en la Bolsa de Londres (8.00 a.m. hora de Londres) y en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (9.00 a.m. hora de Madrid).

26 de enero de 2011

Implementación de las Estructuras de Nacionalidad

Todas las referencias a horas en el Documento de Registro se refieren a la hora de Madrid, a menos que se indique lo contrario. Las fechas incluidas en esta sección en relación con la implementación de la Fusión y la Admisión a Cotización de las Acciones de IAG son tentativas en la medida en la que dichas fechas dependen de determinados factores y autorizaciones.

### **3 Antecedentes y motivos de la Fusión**

British Airways e Iberia disfrutan de una sólida relación desde hace años. Además de ser importantes accionistas mutuos, British Airways e Iberia pertenecen a la alianza *oneworld* y han explotado conjuntamente con éxito las rutas entre London Heathrow y Madrid Barajas desde 2005. Asimismo, British Airways, Iberia y American Airlines han suscrito recientemente una alianza de participación en ingresos, por un periodo indefinido, en relación con los vuelos entre varios destinos europeos (Unión Europea, Noruega y Suiza) y de América del Norte (Estados Unidos de América, Canadá y México).

Los Consejeros de IAG consideran que la Fusión tiene su fundamento en esta relación y que existen razones de peso, tanto estratégicas como económicas, que la justifican. La Fusión integra las posiciones de liderazgo que cada una de las compañías ocupa en el Reino Unido y España, manteniéndose las marcas y actuales operaciones de cada compañía.

Los principales beneficios de la Fusión son, entre otros:

- **Beneficios para los clientes**

Aumento de los beneficios para los clientes, incluida la consolidación de la alianza *oneworld* con una red integrada más extensa para pasajeros y carga y una mayor capacidad para invertir en nuevos servicios y productos para sus clientes.

- **Potencial de las sinergias**

Los Consejeros de IAG han fijado unos objetivos estimados de sinergias anuales de aproximadamente 400 millones de euros (antes de impuestos) a partir de la finalización del quinto año posterior a la ejecución de la Fusión, con un coste máximo de efectivo de 269 millones de euros a lo largo del periodo de cinco años.

- **Mejora de la posición estratégica en el sector de la aviación global**

Mejor posición estratégica dentro del sector aéreo global, con una red geográfica complementaria y potencial para el futuro crecimiento de capacidad y frecuencia.

- **Consolidación**

Potencial para beneficiarse de una ulterior consolidación del sector, incluso fuera de Europa, cuando el vigente marco regulatorio lo permita

- **Flujo de ingresos diversificado**

Alto nivel de efectivo, colocando al Grupo IAG en una posición que le permita hacer frente a posibles alteraciones y fluctuaciones cíclicas que afecten a la industria aérea.

Buena posición en términos de cuota de mercado de tráfico tanto dentro de Europa como entre Europa y los principales centros mundiales.

- **Gobierno corporativo y gestión**

Equipo directivo con un historial acreditado de obtención de eficiencia de costes y de iniciativas de cambios empresariales. Una estructura que conserva la base operativa y contable de cada compañía, así como la marca individual de cada una, con IAG fijando la dirección y la estrategia del negocio combinado.

#### **4 Detalles adicionales sobre la implementación de la Fusión**

La Fusión se compone de diversas operaciones que está previsto llevar a cabo a lo largo de varios días. Estas transacciones incluyen la Segregación de Iberia, el *Scheme* de British Airways, la Fusión de IAG, las Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas y las Operaciones de Estructuras de Nacionalidad.

La Segregación de Iberia implicará la transmisión por parte de Iberia por sucesión universal de la totalidad de su patrimonio a Iberia Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora (“**Iberia Opco**”) (con la excepción de los derechos y obligaciones de Iberia en virtud del Contrato de Fusión, que serán conservados por Iberia) a cambio de la emisión por parte de Iberia Opco de acciones de nueva emisión a favor de Iberia.

En virtud de la operación de *Scheme* de British Airways, BA Holdco, S. A., sociedad española inactiva constituida en diciembre de 2009, pasará a ser la sociedad holding del Grupo British Airways. Un *scheme of arrangement* es un compromiso o acuerdo entre una compañía y sus accionistas o acreedores (o cualquier clase de ellos) bajo la legislación británica y puede emplearse para llevar a cabo la reorganización financiera de una compañía o su estructura societaria, incluyendo una fusión, o, como es el caso de esta transacción, la inserción de una nueva compañía holding. Si un *scheme of arrangement* deviene efectivo, resultará vinculante para todos los accionistas, independientemente de que hayan asistido o no o votado a favor o no del acuerdo correspondiente.

Una vez consumadas estas dos operaciones y a través de una fusión sometida a normativa española, BA Holdco e Iberia se fusionarán mediante su absorción por parte de IAG. Para más información sobre la Segregación de Iberia y sobre el *Scheme* de British Airways, véanse los apartados 3.6.1 y 3.6.2 del Documento de Registro.

Con el fin de conservar los actuales derechos de tráfico y permisos de vuelo de British Airways y de Iberia, como parte de la Fusión se implementará una estructura de gobierno (Estructuras de Nacionalidad) que asegurará que al menos el 50,1 % de los derechos de voto en junta general de accionistas de British Airways esté en manos de nacionales británicos y que al menos el 50,1 % de los derechos de voto de Iberia Opco esté en manos de nacionales españoles (si bien estas participaciones accionariales conllevarán derechos económicos mínimos). Para más información sobre las Estructuras de Nacionalidad véase el apartado 3.6.5 del Documento de Registro.

Como parte de la Fusión, British Airways e Iberia han acordado el mantenimiento o reconstitución de las participaciones cruzadas que tienen mutuamente, a cuyo efecto se llevarán a cabo las correspondientes operaciones, que se explican más adelante en el apartado 3.6.4 del Documento de Registro.

#### **5 Información sobre el Grupo IAG**

Las Acciones de IAG cotizarán en la *Official List* y en el segmento *premium* (algunas obligaciones específicas son exigidas debido a que las Acciones de IAG cotizarán en el segmento *premium*) y sus acciones estarán incluidas en el índice británico FTSE UK Index Series. En el apartado 7.6 del Documento de Registro se describen las principales características del segmento *premium* y algunas de las obligaciones a cargo de IAG al

cotizar sus acciones en el segmento *premium*. Las Acciones de IAG cotizarán en el principal mercado de la Bolsa de Londres, así como en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (las “**Bolsas de Valores Españolas**”) a través del Mercado Continuo Español.

A continuación se incluye información financiera del Grupo IAG basada en un balance y cuenta de resultados pro forma que ha sido objeto de un informe de propósito especial (que incluyen tanto el Grupo Iberia como el Grupo British Airways, como si la integración fuera efectiva desde el 30 de junio de 2010) y en la cuenta de resultados respecto del período semestral finalizado a 30 de junio de 2010 (la cual ha sido preparada como la integración fuera efectiva desde el 1 de enero de 2010):

|                                      | A 30 de junio de 2010 (millones de euros) |
|--------------------------------------|---|
| Importe neto de la cifra de negocios | 6.581                                     |
| EBITDARf                             | 343                                       |
| Beneficios/pérdidas de explotación   | (297)                                     |
| Resultado financiero neto            | (83)                                      |
| Resultado del período                | (359)                                     |
| Total Activo/Pasivo                  | 19.083                                    |
| Patrimonio Neto                      | 4.042                                     |
| Pasivos no corrientes                | 8.000                                     |
| Pasivos corrientes                   | 7.041                                     |
| Endeudamiento financiero bruto       | 5.439                                     |
| Beneficio por acción (céntimos)      | (19,4)                                    |

\* EBITDARf: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

En la siguiente tabla se reflejan algunos datos operativos clave sobre British Airways e Iberia en relación con las operaciones combinadas del negocio de transporte de pasajeros y del negocio de transporte de carga en los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010 (en el caso de British Airways) y 31 de diciembre de 2009 (en el caso de Iberia) y los periodos de 6 meses (en el caso de British Airways) y nueve meses (en el caso de Iberia) finalizados el 30 de septiembre de 2010:

|                                     | British Airways |                         |                                 |                               | Iberia  |                   |                                     |                               |
|-------------------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------|-------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
|                                     | 2010/09         | % Variación 10/09-09/08 | Semestre finalizado el 30/09/10 | % Variación 30/09/09-30/09/10 | 2009    | % Variación 09-08 | Nueve meses finalizados el 30/09/10 | % Variación 30/09/10-30/09/09 |
| TKOs <sup>1</sup> (millones)        | 21.278          | (4,6)                   | 10.670                          | (3,8)                         | 7.278,1 | (5,0)             | 5.571,7                             | 0,8                           |
| TKTs <sup>2</sup> (millones)        | 15.588          | (2,9)                   | 7.856                           | (4,3)                         | 5.486,6 | (7,3)             | 4.399                               | 7,3                           |
| Coefficiente de ocupación total (%) | 73,3            | 1,3 pts                 | 73,6                            | (0,4)pts                      | 75,4    | (1,8 pts)         | 79,0                                | 4,8 pto                       |
| Ingresos por TKO (Céntimos de euro) | 35,39           | (7,3)                   | 46,84                           | 18,8                          | 49,14   | (17,5)            | 66,17                               | 0,3                           |

<sup>1</sup> Medida de capacidad, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de capacidad ofrecida para el transporte de Carga Útil por la distancia en kilómetros recorrida.

<sup>2</sup> Medida de tráfico, es el resultado de multiplicar el número de toneladas de Carga Útil por la distancia en kilómetros recorrida.

|  | British Airways |                         |                                 |                               | Iberia       |                   |                                     |                               |
|--|-----------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
|  | 2010/09         | % Variación 10/09-09/08 | Semestre finalizado el 30/09/10 | % Variación 30/09/09-30/09/10 | 2009         | % Variación 09-08 | Nueve meses finalizados el 30/09/10 | % Variación 30/09/10-30/09/09 |
| Plantilla media (PMEs <sup>1</sup> )                     | 37.595          | (9,4)                   | 35.867                          | (7,3)                         | 8.294        | (4,2)             | 20.119                              | (3,6)                         |
| <b>Ingresos Totales por pasaje y carga (£ millones)</b>  | <b>7.530</b>    | <b>(11,5)</b>           | 4.228                           | 10,0                          | -            | -                 | -                                   | -                             |
| <b>Ingresos totales por pasaje y carga (€ millones)*</b> | <b>8.492</b>    | <b>(17,8)</b>           | 4.999                           | 14,3                          | <b>3.576</b> | <b>(21,7)</b>     | 2.911                               | 7,6                           |
| Tipo de cambio medio Libra Esterlina/Euro                | 1,128           | -                       | 1,182                           | -                             | -            | -                 | -                                   | -                             |

\* Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleado para calcular las cifras equivalentes en euros.

Los ingresos por pasaje de British Airways (calculados teniendo en cuenta el lugar donde se realizó la venta) y de Iberia (calculados en base a las rutas que generan los ingresos) desglosados por áreas geográficas para el ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2010 (en el caso de British Airways), el 31 de diciembre de 2009 (en el caso de Iberia), y para el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 (en el caso de British Airways y para el periodo de nueve meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 (en el caso de Iberia) fue como sigue:

| (En millones de euros)             | British Airways |                         |              |                                 | (En millones de euros)             | Iberia       |                   |              |                               |
|------------------------------------|-----------------|-------------------------|--------------|---------------------------------|------------------------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------------------|
|                                    | 2010/09         | % Variación 10/09-09/08 | 30/09/2010   | % Variación 30/09/09-30/09/10** |                                    | 2009         | % Variación 09-08 | 30/09/2010   | % Variación 30/09/10-30/09/09 |
|                                    |                 |                         |              |                                 | Doméstico                          | 709          | (23,7)            | 506          | (6,5)                         |
| Reino Unido/Europa                 | 4,969           | (12,5)                  | 2.688        | 4,1                             | Medio radio                        | 890          | (20,8)            | 674          | (1,6)                         |
| Continentes americano              | 1,662           | (3,8)                   | 1.104        | 16,9                            | Europa                             | 785          | (22,6)            | 587          | (3,0)                         |
| Asia Pacífico                      | 590             | (19,0)                  | 319          | (5,8)                           | África y Oriente Medio             | 105          | (4,5)             | 87           | 8,9                           |
| África y Oriente Medio             | 651             | (7,4)                   | 474          | 24,3                            | Largo radio                        | 1.538        | (16,3)            | 1.343        | 15,8                          |
| <b>Ingresos totales de pasaje*</b> | <b>7,872</b>    | <b>(10,9)</b>           | <b>4,585</b> | <b>7,9</b>                      | <b>Ingresos totales de pasaje*</b> | <b>3.137</b> | <b>(19,4)</b>     | <b>2.522</b> | <b>5,7</b>                    |

\* Billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados (caducados) junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

\*\* Indica la variación de los importes en libras esterlinas.

## 6 Información financiera seleccionada sobre British Airways

Las principales actividades de British Airways consisten en la operación de servicios aéreos regulares tanto internacionales como domésticos para el transporte de pasaje y carga. Además, British Airways presta servicios accesorios que incluyen programas de fidelidad y servicios de mantenimiento de aviones.

Se incluye a continuación información financiera histórica seleccionada con respecto a los ejercicios económicos cerrados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 y a los semestres cerrados a 30 de septiembre de 2010 y 2009.

<sup>1</sup> Número de empleados ajustado por trabajadores a tiempo parcial, horas extra y contratistas.

| British Airways - información financiera seleccionada                                      | Ejercicio 2010/09 (millones de libras esterlinas) | Ejercicio 2009/08 (millones de libras esterlinas) | Ejercicio 2008/07 (millones de libras esterlinas) | % Variación 10/09-09/08 | % Variación 09/08- 08/07 | Semestre finalizado a 30/09/10 (millones de libras esterlinas) | Semestre finalizado a 30/09/09 (millones de libras esterlinas) | % Variación 30/09/10 – 30/09/09 |
|--|---|---|---|-------------------------|--------------------------|--|--|---------------------------------|
| <b>Total ingresos de las operaciones (1)</b>   | 7.994   | 8.992   | 8.758   | (11,1%)                 | 2,7%                     | 4.447  | 4.102  | 8,4%                            |
| <b>EBITDARfp*</b>  | 642   | 645   | 1.780   | (0,5%)                  | (63,8%)                  | 727  | 317  | 129,3%                          |
| <b>EBITDARf**</b>  | 570   | 547   | 1.638   | 4,2%                    | (66,6%)                  | 682  | 282  | 141,8%                          |
| <b>Resultado de las operaciones</b>  | (231)   | (220)   | 878   | (5,0%)                  | N/S**                    | 298  | (111)  | N/S                             |
| <b>Saldo neto financiero (2)</b>   | (267)   | (163)   | (5)   | (63,8%)                 | N/S                      | (127)  | (159)  | 20,1%                           |
| <b>Resultado consolidado del ejercicio</b>   | (425)   | (358)   | 726   | (18,7%)                 | N/S                      | 116  | (208)  | N/S                             |
| <b>Flujo de efectivo de las actividades de explotación</b>                                 | 331   | 133   | 303   | 148,9%                  | (56,1%)                  | 483  | 32   | 1.409,4%                        |
| <b>Total Activo / Total pasivo más patrimonio neto</b>                                     | 10.677  | 10.488  | 11.292  | 1,8%                    | (7,1%)                   | 10.916   | 10.444   | 4,5%                            |
| <b>Patrimonio neto</b>   | 2.113   | 1.846   | 3.262   | 14,5%                   | (43,4%)                  | 2.286  | 2.161  | 5,8%                            |
| <b>Pasivos no corrientes</b>   | 4.824   | 4.500   | 4.538   | 7,2%                    | (0,8%)                   | 4.936  | 4.652  | 6,1%                            |
| <b>Pasivos corrientes</b>  | 3.740   | 4.142   | 3.492   | (9,7%)                  | 18,6%                    | 3.694  | 3.631  | 1,7%                            |
| <b>Endeudamiento financiero neto (3)</b>   | 2.288   | 2.382   | 1.310   | 3,9%                    | (81,8%)                  | 2.047  | 2.362  | 13,3%                           |
| <b>Endeudamiento financiero bruto (4)</b>  | 4.002   | 3.763   | 3.174   | (6,4%)                  | (18,6%)                  | 3.904  | 3.869  | (0,9%)                          |
| <b>Endeudamiento financiero bruto/total pasivo más patrimonio neto</b>                     | 37,5%   | 35,9%   | 28,1%   | (1,6 pts)               | (7,8 pts)                | 35,8%  | 37,0%  | 1,2 pts                         |
| <b>Endeudamiento financiero bruto/ flujo de efectivo de las actividades de explotación</b> | 12,1x   | 28,3x   | 10,5x   | 16,2x                   | (17,8 x)                 | 8,1 x  | 120,9 x  | 112,8 x                         |
| <b>Ganancias básicas por acción (peniques)</b>   | (38,5)  | (32,6)  | 62,1  | (18,1%)                 | N/S                      | 9,3  | (18,8)   | N/S                             |

\*EBITDARfp: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota y propiedades inmobiliarias, e incluyendo las participaciones en resultados procedentes de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y resultados asociados a activos financieros disponibles para la venta.

\*\* EBITDARf: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

\*\*\* N/S = no significativo.

(1) Importe neto de la cifra de negocios más otros ingresos de explotación recurrentes y no recurrentes.

(2) Ingresos financieros (intereses bancarios sobre depósitos e inversiones líquidas a corto plazo) menos gastos financieros (intereses cargados por préstamos, arrendamientos financieros y endeudamientos), más gasto financiero neto relacionado con pensiones, más reconversión de cambios de divisas.

(3) El endeudamiento financiero bruto no incluye los derivados financieros. Ver desglose en apartado 16.1.1 del Documento de Registro.

## 7 Información financiera seleccionada sobre Iberia

Las principales actividades de Iberia consisten en la operación de servicios aéreos regulares tanto internacionales como domésticos para el transporte de pasajeros y carga. Iberia también presta servicios accesorios, entre los que cabe destacar los servicios de mantenimiento de aviones y los servicios de handling.

A continuación se muestra información financiera histórica seleccionada correspondiente a los ejercicios económicos cerrados a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007 y a los periodos de nueve meses cerrados a 30 de septiembre de 2010 y 2009.

| Iberia  | Ejercicio 2009<br>(millones de euros) | Ejercicio 2008<br>(millones de euros) | Ejercicio 2007<br>(millones de euros) | % Variación 09-08 | % Variación 08-07 | Periodo de nueve meses finalizado a 30/09/10<br>(millones de euros) | Periodo de nueve meses finalizado a 30/09/09<br>(millones de euros) | % Variación 30/09/10 30/09/09 |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------|---|---|-------------------------------|
| Total ingresos de las operaciones (1)   | 4.458                                 | 5.515                                 | 5.535                                 | (19,2%)           | (0,4%)            | 3.631   | 3.337   | 8,8%                          |
| EBITDARf (2)  | 61                                    | 500                                   | 932                                   | (87,8%)           | (46,4%)           | 369   | 70  | N/S                           |
| Resultado de las operaciones  | (475)                                 | 5                                     | 413                                   | N/S*              | (98,8%)           | 27  | (330)   | N/S                           |
| Saldo neto financiero (3)   | 24                                    | 85                                    | 66                                    | (71,8%)           | 28,8%             | (6)   | 26  | N/S                           |
| Resultado consolidado del ejercicio (4)   | (273)                                 | 32                                    | 328                                   | N/S               | (90,2%)           | 53  | (182)   | N/S                           |
| Flujo de efectivo de las actividades de explotación                               | (280)                                 | 38                                    | 381                                   | N/S               | (90,0%)           | 97  | (338)   | N/S                           |
| Total Activo  | 5.046                                 | 5.634                                 | 6.017                                 | (10,4%)           | (6,4%)            | 6.001   | 5.321   | 12,8%                         |
| Patrimonio neto   | 1.551                                 | 1.564                                 | 2.006                                 | (0,8%)            | (22,0%)           | 2.034   | 1.583   | 28,5%                         |
| Pasivos no corrientes   | 1.732                                 | 1.765                                 | 1.896                                 | (1,9%)            | (6,9%)            | 1.934   | 1.818   | 6,4%                          |
| Pasivos corrientes  | 1.763                                 | 2.305                                 | 2.115                                 | (23,5%)           | 9,0%              | 2.032   | 1.920   | 5,8%                          |
| Endeudamiento financiero neto (5)   | (1.417)                               | (1.803)                               | (2.500)                               | (21,4%)           | (27,9%)           | (1.357)   | (1.521)   | (1,1%)                        |
| Endeudamiento financiero bruto (6)  | 502                                   | 469                                   | 467                                   | 7,0%              | 0,4%              | 611   | 513   | 19,1%                         |
| Endeudamiento financiero bruto / Pasivo total más Patrimonio Neto                 | 9,9%                                  | 8,3%                                  | 7,8%                                  | 1,6 pts.          | 0,5 pts.          | 10,2%   | 9,6%  | 0,6 pts.                      |
| Endeudamiento financiero bruto / Flujo efectivo de las actividades de explotación | (1,79x)                               | 12,34x                                | 1,23x                                 | N/S               | N/S               | 6,3x  | (1,5x)  | N/S                           |
| Beneficio básico por acción (euros)   | (0,295)                               | 0,034                                 | 0,346                                 | N/S               | (90,2%)           | 0,058   | (0,196)   | N/S                           |

\*N/S: No significativo. Variaciones interanuales que comparan valores con distinto signo, así como variaciones superiores al 1000%.

(1) Importe neto de la cifra de negocios más otros ingresos de explotación recurrentes y no recurrentes.

(2) EBITDARf: Resultados de las operaciones excluyendo ingresos / gastos no recurrentes, antes de depreciaciones y amortizaciones, y gastos por alquiler de flota.

(3) Ingresos financieros – Gastos financieros (sin incluir diferencias de cambio ni participaciones en el resultado de empresas asociadas, ni otros ingresos y gastos financieros).

(4) Resultado consolidado del ejercicio procedente de las actividades continuadas.

(5) Endeudamiento financiero menos las cantidades incluidas en los epígrafes caja y otros activos líquidos equivalentes e inversiones a corto plazo (excepto derivados).

(6) Deudas con entidades de crédito más arrendamiento financiero.

## 8 Información sobre liquidación y Admisión a Cotización de las Acciones de IAG

El 21 de enero de 2011, las Acciones de British Airways y de Iberia serán excluidas de cotización de forma simultánea desde la apertura del mercado. Está previsto que las Acciones de IAG sean admitidas a cotización en la *Official List* y a negociación en la

Bolsa de Londres no más tarde de las 8.00 a.m. (hora de Londres) del día 24 de enero de 2011 y su admisión a cotización en las Bolsas españolas tendrá lugar a las 9.00 a.m. (hora de Madrid) del día 24 de enero de 2011.

Al tratarse de valores españoles, las Acciones de IAG no podrán liquidarse en el sistema CREST. Por este motivo, IAG tiene previsto suscribir acuerdos de depositario que permitan a los inversores liquidar Acciones de IAG en CREST en forma de *depository interests* de CREST (“CDIs”), que cotizarán en libras esterlinas. Los CDIs representarán derechos a las Acciones de IAG. Los CDIs de IAG representarán derechos a Acciones de IAG y cada CDI de IAG representará el derecho a una Acción de IAG. Para más información véase el apartado 7.8 del Documento de Registro.

## **9 Información de la Nota sobre las Acciones en relación al gobierno corporativo**

IAG encabezará el Grupo IAG, como matriz de las compañías operativas British Airways e Iberia. Las compañías operativas seguirán responsabilizándose de su propia gestión ordinaria tanto comercial como operativa y mantendrán el control de sus respectivos ingresos y gastos.

El consejo de administración de IAG está compuesto por catorce consejeros (8 independientes, 3 ejecutivos, 2 externos y 1 dominical), integrados por el Consejero Delegado del Grupo IAG, Willie Walsh, (actualmente Consejero Delegado de British Airways), los Consejeros Delegados de las filiales operadoras, British Airways e Iberia Opc (Keith Williams y Rafael Sánchez-Lozano Turmo) y once consejeros no ejecutivos.

El Presidente del Grupo IAG es Antonio Vázquez Romero (actual Presidente de Iberia) y el Vicepresidente del Grupo es Martin Broughton (actual Presidente de British Airways).

La gestión diaria del Grupo IAG estará a cargo del Equipo Directivo del Grupo IAG (consejeros ejecutivos y altos directivos) encabezado por su Consejero Delegado, Willie Walsh. El Equipo Directivo del Grupo IAG será responsable de la estrategia y dirección globales del negocio integrado, de la entrega de sinergias y de la coordinación de funciones centrales. En la elección de los miembros del Equipo Directivo del Grupo IAG se ha atendido al principio de paridad entre ambas aerolíneas.

Para más información sobre la descripción, condiciones e implementación de la Fusión así como sobre el gobierno corporativo del Grupo IAG, véase el apartado 3 del Documento de Registro.

Tras la ejecución de la Fusión, los accionistas de British Airways e Iberia mencionados en los apartados 22.6.1 y 22.6.2 del Documento de Registro, asumiendo que mantengan a dicha fecha la participación que tienen a 31 de diciembre de 2010, pasarán a ser los accionistas significativos de IAG. De acuerdo con la Ecuación de Canje (teniendo en cuenta la amortización de la autocartera de Iberia y las Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas), los accionistas significativos de IAG serían los siguientes :

| Nombre de accionista                        | Número de acciones   | Porcentaje de participación |
|---|----------------------|-----------------------------|
| AXA Investments                             | 55.878.960           | 3,01%                       |
| Black Rock Advisors                         | 141.006.414          | 7,60%                       |
| Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid | 223.590.038          | 12,06%                      |
| Janus Capital Management LLC                | 82.433.679           | 4,44%                       |
| Lloyds Banking Group plc                    | 69.213.837           | 3,73%                       |
| Standard Life plc                           | 103.807.948          | 5,60%                       |
| <b>Total accionistas principales</b>        | <b>675.930.876</b>   | <b>36,44%</b>               |
| <b>Consejeros y altos directivos</b>        | <b>997.920</b>       | <b>0,05%</b>                |
| <b>Acciones en autocartera</b>              | <b>0</b>             | <b>0%</b>                   |
| <b>Otros accionistas (capital flotante)</b> | <b>1.177.964.571</b> | <b>63,51%</b>               |
| <b>Total Acciones de IAG</b>                | <b>1.854.893.367</b> | <b>100,00%</b>              |

## 10 Factores de Riesgo

### 10.1 Riesgos asociados a la Industria Aérea

#### 10.1.1 *La industria aérea es cíclica por naturaleza y vulnerable a las condiciones económicas generales*

La industria aérea es altamente sensible a las condiciones económicas generales.

La demanda de transporte aéreo depende de la situación económica, de los niveles de empleo, de la confianza por parte de consumidores y empresas y de la disponibilidad de créditos al consumo y a las empresas. La industria aérea tiende a resultar afectada en períodos de recesión económica, ya que los viajeros suelen optar por reducir su transporte o reducir el precio que pagan por él. Además, las situaciones de crisis económica también tienden a provocar una caída en el transporte aéreo de mercancías como resultado de la reducción en el comercio internacional y de los intentos de las empresas por recortar sus existencias y por efectuar sus envíos a través de medios más económicos.

La economía británica tiene especial relevancia para British Airways y la economía española tiene especial relevancia para Iberia.

La última crisis económica mundial tuvo un profundo impacto en la industria aérea y las compañías aéreas hicieron frente a un periodo de gran dificultad, sobre todo en la segunda mitad de 2008 y durante el año 2009.

El PIB mundial real (Fondo Monetario Internacional, World Economic Outlook, Abril 2010) creció un 3,0% en 2008 y descendió un 0,6% en 2009. Asimismo los PKT (en vuelos regulares de las compañías de IATA (World Air Transport Statistics, Edición 54)) crecieron un 0,8% en 2008 y descendieron un 1,8% en 2009. Finalmente, el resultado neto, agregado de las compañías de IATA, incluyendo todas las actividades y después de intereses, impuestos y de resultados ajenos a la explotación, arrojó una pérdida de 16.524 millones de dólares en 2008 y 11.350 millones de dólares en 2009.

Como resultado de la crisis económica, se produce cierto estancamiento del tráfico internacional que había estado creciendo en los últimos años.

Según IATA, el tráfico aéreo en Clase Business/Primera se redujo en un 2,8% en 2008 y en un 15,8% en 2009. El tráfico aéreo en clase turista aumentó un 0,9% en 2008 y cayó un 2,3% en 2009.

Los ingresos por pasaje de clase premium de British Airways crecieron un 9,7% en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo el año anterior, cayeron un 12,1% en el ejercicio económico 2009/10 en comparación con el ejercicio 2008/09 y un 2,6% en el ejercicio económico 2008/09 comparado con el ejercicio 2007/08. Los ingresos por pasaje de clase no premium de British Airways crecieron un 8,3% en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo el año anterior, cayeron un 7,2% en el ejercicio 2009/10 comparado con el ejercicio 2008/09 y se incrementaron un 5,4% en el ejercicio 2008/09 comparado con el 2007/08.

Los ingresos por pasaje de clase premium de Iberia crecieron un 7,76% en el periodo de nueve meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo el año anterior, cayeron un 28,2% en el ejercicio 2009 frente al 2008 y un 4,9% el ejercicio 2008 frente al 2007. Los ingresos por pasaje de clase no premium de Iberia crecieron un 4,84% en el periodo de nueve meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo el año anterior, se redujeron en un 16,9% en el ejercicio 2009 frente al ejercicio 2008 y un 3,2% en el 2008 frente al 2007.

Pese a que el sector de las aerolíneas ha atravesado algunos años difíciles, las previsiones de crecimiento a medio y largo plazo son positivas.

Según la estimación de IATA (Diciembre 2010), se prevé que los volúmenes de pasajeros aumenten un 8,9% en comparación con 2009 y que los volúmenes de carga se incrementen un 18,5%. Además, los viajes en primera clase y business parecen estar recuperándose de una bajada cíclica, lo que está mejorando las rentabilidades para las compañías aéreas.

En el periodo entre enero y octubre de 2010, los PKT del sector se han incrementado aproximadamente un 8,5% en comparación con el mismo periodo de 2009. Las previsiones apuntan a que los ingresos del sector aumenten casi un 17,2% para el conjunto de 2010 y que crezcan un 5,9% en 2011, según las últimas estimaciones de IATA (diciembre 2010).

Asimismo, IATA ha revisado al alza sus previsiones para el sector aéreo y estima que las aerolíneas registrarán en 2010 beneficios por valor de 15.100 millones de dólares (11.220 millones de euros).

#### *10.1.2 La industria aérea es extremadamente competitiva y también se enfrenta a la competencia de otras formas de transporte*

La industria aérea es altamente competitiva como consecuencia de la continua entrada de operadores en el mercado, de la ampliación de aerolíneas ya existentes, de las rutas, de las frecuencias de vuelos y de la consolidación o la formación de alianzas entre aerolíneas. La intensidad competitiva varía en las distintas rutas, en función del número y naturaleza de los competidores que operan en cada una de ellas, del marco regulatorio aplicable y de las barreras de entrada impuestas en cada caso (tales como derechos de tráfico, requisitos de capital mínimo y disponibilidad de *slots*).

Además, la aparición a principios de la década de los noventa de compañías de bajo coste también ha venido a cambiar de forma significativa el panorama competitivo de la industria aérea, especialmente el mercado europeo. Una serie de compañías regionales europeas se han consolidado con otras compañías o han cambiado sus modelos de negocio con el fin de adaptarse a estos cambios del entorno competitivo. Esto ha ocasionado una presión a la baja sobre los precios, con la consiguiente reducción en los *yields* de pasajeros. En el caso de los vuelos internacionales europeos de las compañías pertenecientes a la *Association of European Airlines* (AEA), el *yield* medio registró descensos interanuales del 0,6% en 2008 y del 15,8% en 2009. En el acumulado a septiembre de 2010 este mismo parámetro se incrementó un 1,5%

Algunas de las aerolíneas que compiten con British Airways e Iberia tienen una estructura de costes más reducida que British Airways o Iberia y pueden ofrecer vuelos a precios inferiores. El porcentaje de las rutas en que British Airways e Iberia compiten con aerolíneas que tienen costes de explotación menores ha crecido sustancialmente en la última década y es probable que esta competencia siga incrementándose.

En los primeros 9 meses de 2010, en las rutas entre España y Europa que representan el 23,3% de los ingresos por pasaje de Iberia, Ryanair se colocó en primer lugar, con una cuota de mercado del 17,4%, seguido de Easyjet, con una cuota de mercado del 10,6% y Air Berlin, con una cuota de mercado del 8,0%. Iberia redujo ligeramente su cuota de mercado situándose en el 7,4%.

En el mercado doméstico español, Ryanair tiene una cuota de mercado del 9,1% en el acumulado hasta septiembre de 2010, mientras que Air Berlin, con 4,6% de cuota, se incrementó sólo 0,2 puntos porcentuales. La participación de Iberia en este segmento, que representa el 20,1% de los ingresos de pasaje de Iberia (por billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados, junto a otras regularizaciones), se situó en el 31,3%, aunque su filial Vueling, incrementó su cuota de mercado 0,8 puntos porcentuales, hasta el 15,2%.

British Airways e Iberia se enfrentan también a la competencia que representan medios alternativos de transporte, como el ferroviario (en particular Eurostar en el Reino Unido y Francia y los trenes de alta velocidad en Europa Continental, por ejemplo la Alta Velocidad Española (AVE)) y formas alternativas de tecnología de la comunicación, como la video-conferencia. La presión competitiva que ejercen formas alternativas de transporte y de tecnología podría aumentar y generar la pérdida de pasajeros de avión a favor del transporte ferroviario y de otras formas de transporte o comunicación.

En España, la primera línea ferroviaria de alta velocidad fue inaugurada en 1992, y desde entonces, une las ciudades de Madrid y Sevilla. En 2003 comenzó a operar la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, cuya infraestructura fue extendida posteriormente a Barcelona (febrero de 2008). En diciembre de 2007 comenzaron a operar las líneas de alta velocidad Madrid-Málaga y Madrid-Valladolid. El Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte 2005-2020 del Ministerio de Fomento prevé continuar con el desarrollo de otras líneas de alta velocidad en España, que supondrán, en particular las de larga distancia, una mayor competencia para Iberia. Los viajeros del AVE han pasado de 6,3 millones en 2002 a 16,3 millones en 2008. En la conexión entre Barcelona y Madrid, Iberia ha ido ajustando su oferta desde abril de 2008, siendo la disminución acumulada de 2008 y 2009 del 37,4% en la oferta (AKO) y del 48,2% en PKTs. Los AKO y PKT de Iberia del sector doméstico registraron un descenso del 26,3% y del 30,3% respectivamente en el acumulado de los ejercicios 2008 y 2009. En el acumulado hasta septiembre de 2010 continuó la reducción de capacidad en este segmento y los AKO se redujeron un 8,5% mientras que los PKT lo hicieron en el 6,2%.

*10.1.3 Por sus elevados costes fijos, la industria aérea es vulnerable a cambios relativamente menores en el número de pasajeros y/o en las tarifas pagadas*

Si bien con el tiempo el reparto entre costes fijos y variables ha ido evolucionando, en la industria aérea, debido a su naturaleza, un porcentaje significativo de los gastos de explotación de los operadores son costes fijos que no varían proporcionalmente en función de sus coeficientes de ocupación, de la cantidad de pasajeros o mercancías transportados, del número de vuelos realizados o de los coeficientes de utilización de aviones. Estos costes incluyen los costes del avión, los costes salariales (incluyendo los de trabajadores especializados como los pilotos), los costes de tráfico aéreo, impuestos, derechos de aterrizaje y otros derechos de aviación. Por ello, un cambio menor en los ingresos unitarios del operador por pasajero kilómetro causado por cambios en el coeficiente de ocupación o en el *yield*, puede tener un efecto negativo en la rentabilidad de la aerolínea.

Por otra parte, los ingresos también pueden sufrir variaciones debido a ciertas circunstancias como la presión en los yields por parte de los competidores, peso relativo de las clases premium conflictos laborales y desastres naturales. También en términos de costes, los precios del combustible o los costes resultantes de las coberturas son volátiles y pueden afectar significativamente la rentabilidad de la aerolínea.

Para ajustar su capacidad en función de la demanda, las compañías recurren, entre otras cosas, a modificar las tasas de uso de la flota mediante la reducción de vuelos o la retirada de aviones del servicio.

Para más información sobre los elevados costes fijos asociados a la industria aérea y las estructuras de costes de las compañías, véanse los apartados 14 y 15 del Documento de Registro.

10.1.4 *La industria aérea está expuesta a la volatilidad en los precios del combustible de aviación*

El precio del combustible de aviación y del petróleo ha sido y se prevé que siga siendo objeto de una gran volatilidad.

En los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 31 de marzo de 2009 y 31 de marzo de 2008, los costes de combustible ascendieron a una cifra equivalente al 28,8%, 32,2% y 26,1% de la cifra total de gastos de explotación de British Airways, respectivamente. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, 31 de diciembre de 2008 y 31 de diciembre de 2007, los costes de combustible representaron el 24,3%, 30,1% y 21,9% de los gastos de explotación recurrentes de Iberia, respectivamente.

British Airways e Iberia no pueden predecir cuál será la evolución de los precios de combustible a corto o a largo plazo. Los precios del combustible de aviación, están fuertemente ligados al precio del petróleo y están influidos por una serie de factores, tales como las fluctuaciones en el tipo de cambio euro/dólar USA, acontecimientos políticos, guerra o amenaza de guerra y las decisiones coordinadas de fijación de precios por parte de los cárteles productores, como la Organización de Países Exportadores de Petróleo.

En la siguiente tabla se resumen los precios mínimos, máximos y medios del combustible de aviación (dólar USA por tonelada) en los ejercicios indicados, de acuerdo al índice de referencia del queroseno CIF NWE (cost, insurance and freight, Northwest Europe):

|  | <b>Mínimo</b> | <b>Máximo</b> | <b>Medio</b> |
|--|---------------|---------------|--------------|
| <b>2007</b>  | 541,50        | 956,75        | 711,62       |
| <b>2008</b>  | 442,00        | 1.466,50      | 1.006,08     |
| <b>2009</b>  | 390,75        | 698,00        | 567,04       |
| <b>2010<br/>(Periodo de 9 meses finalizado<br/>a 30 de septiembre de 2010)</b> | 630,00        | 784,00        | 702,36       |

El precio medio final (después de costes de distribución) del combustible de aviación en dólares USA antes de coberturas pagado por British Airways e Iberia, considerando toda sus redes de vuelos, en sus tres últimos ejercicios económicos finalizados fue el siguiente y el periodo intermedio finalizado a 30 de septiembre de 2010:

| <b>Iberia</b>   | <b>Precio medio<br/>(\$/Tm)(a)</b> | <b>British Airways</b>   | <b>Precio Medio (\$ por<br/>TM) (b)</b> |
|---|------------------------------------|--|---|
| <b>Ejercicio 2007</b>   | 747,91                             | <b>Ejercicio 2007/08</b>   | 811,71                                  |
| <b>Ejercicio 2008</b>   | 1.112,82                           | <b>Ejercicio 2008/09</b>   | 940,12                                  |
| <b>Ejercicio 2009</b>   | 619,20                             | <b>Ejercicio 2009/10</b>   | 626,31                                  |
| <b>Periodo de 9 meses<br/>finalizado a 30 de<br/>septiembre de 2010</b> | 762,47                             | <b>Periodo de 6 meses finalizado el<br/>30 de septiembre de 2010</b> | 717,25                                  |

(a) Extraído de las bases de datos internas de Iberia

(b) Extraído de las cuentas de gestión internas de British Airways

El resultado por la cobertura del combustible, incluido el coste de combustible de British Airways, fue una pérdida de un millón de libras en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010, de 306 millones de libras (pérdida) en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, 76 millones de libras (beneficio) en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2009 y 187 millones de libras (beneficio) en el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2008. Las coberturas de combustible son diseñadas para proteger a las aerolíneas de la volatilidad de los precios a largo plazo. El resultado neto de las coberturas para los tres últimos ejercicios económicos, es decir, los ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, 2009 y 2008 fue de una pérdida de 43 millones de libras. En los cinco años transcurridos hasta el 31 de marzo de 2010, el resultado neto de las coberturas ha sido de 335 millones de libras de beneficio.

El resultado por la cobertura del combustible, incluidos en la partida de coste de combustible de Iberia fue de 401 millones de euros de pérdida para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, 202 millones de euros de pérdida para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008, y 18 millones de euros de beneficio para el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2007. En el acumulado de los 9 primeros meses de 2010 el resultado fue una pérdida de 1 millón de euros.

Las aerolíneas también tienen la posibilidad, como consideren oportuno, de compensar los aumentos en el precio del combustible mediante recargos en el precio del billete. No existe limitación legal alguna en relación al importe de dichos recargos.

Si el Grupo IAG queda expuesto a una alta volatilidad y/o a incrementos en los precios del combustible de aviación, no puede garantizarse que pueda compensar tales incrementos y volatilidad mediante el traspaso de los costes, total o parcialmente, a los consumidores (incluidos recargos de combustible) y/o reducciones de costes y/o una política de cobertura de combustible.

#### *10.1.5 Los atentados terroristas y conflictos armados podrían tener un efecto adverso y continuo sobre la industria aérea y sobre la demanda de transporte aéreo*

En el pasado, atentados terroristas (como los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y posteriores atentados en Oriente Medio, el Sudeste Asiático y Europa) y los conflictos armados en Afganistán, Irak y otros lugares han tenido un efecto adverso sobre la industria aérea y sobre el negocio de British Airways e Iberia y no se puede garantizar que en el futuro no se pueden producir acontecimientos similares. Las consecuencias adversas de tales acontecimientos y de la amenaza de que se produzcan podrían producir una reducción en la demanda de transporte aéreo, limitaciones a la disponibilidad de cobertura de seguros, aumento en los costes asociados a la adopción de medidas de seguridad y restricciones de vuelos en zonas en guerra.

El ambiente de inseguridad podría continuar en el futuro y/o podría intensificarse si estallaran nuevas guerras o se produjeran nuevos atentados terroristas, especialmente si están dirigidos contra aviones o destinos turísticos.

*10.1.6 La cobertura de seguro en caso de pérdida de un avión puede resultar insuficiente. Además la contratación de un seguro puede ser muy cara o muy difícil de conseguir*

En el supuesto de que British Airways o Iberia sufran, por cualquier motivo, la pérdida de uno de sus aviones, no puede garantizarse que el importe de la cobertura del seguro, en su caso, a disposición de British Airways o de Iberia sea suficiente para cubrir los daños sufridos. British Airways o Iberia podrían verse obligadas a soportar sustanciales costes en el caso de que (i) sus pólizas de seguro no cubrieran una reclamación específica; (ii) los importes asegurados por tales pólizas fueran insuficientes; o (iii) la compañía de seguros no pudiera hacer frente a las cantidades aseguradas. Además, los daños pueden no limitarse a daños indemnizables sino que podrán conllevar el deterioro de la reputación o imagen de British Airways y/o Iberia.

Futuros atentados terroristas, actos de sabotaje u otros incidentes, especialmente si están dirigidos contra el transporte aéreo, podrían derivar en un encarecimiento del aseguramiento de los riesgos asociados al transporte aéreo y/o hacer que determinados riesgos dejen de ser asegurables.

British Airways e Iberia aseguran su flota de aviones de acuerdo con las prácticas seguidas por otras aerolíneas importantes que operan en el sector y con arreglo a la normativa aplicable en lo que se refiere al pago de indemnizaciones. British Airways e Iberia consideran que, según tales criterios, la cobertura de dicho seguro es suficientemente razonable para el desarrollo de sus actividades comerciales.

*10.1.7 Las epidemias, pandemias, inclemencias climáticas, catástrofes naturales y otros casos fortuitos pueden tener un efecto adverso sobre las operaciones y la demanda de transporte aéreo*

Las epidemias y pandemias (como la gripe aviar), catástrofes naturales, inclemencias climáticas u otros casos fortuitos (ya sean a escala regional o global) podrían tener un efecto adverso sobre la industria aérea y dar lugar a sustanciales reducciones y/o cancelaciones de reservas y vuelos, no sólo a la región afectada sino a una escala más general, con la resultante reducción de la demanda global de servicios de British Airways e Iberia.

En los meses de abril y mayo de 2010 el espacio aéreo sobre algunas de las principales rutas de transporte aéreo de British Airways e Iberia (incluidos todos los aeropuertos británicos desde los que opera British Airways) se cerró periódicamente por las autoridades aeroportuarias competentes a causa de la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull. British Airways sufrió por este motivo una pérdida de ingresos de 108 millones de libras (1,4% de la cifra total de ingresos de British Airways respecto al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2010). Las pérdidas de Iberia se estiman en una cantidad total aproximada de 20 millones de euros en ingresos de pasaje y carga, ingresos de handling en aeropuertos y costes.

Durante la epidemia de SARS de 2003 se produjo una fuerte caída del tráfico aéreo con salida y destino en Asia debido a la caída en la demanda y a la cancelación de vuelos. En el segundo trimestre de 2009, el brote del virus H1N1 (comúnmente conocido como “gripe A”) ha tenido un impacto negativo sobre el sector aéreo debido a la cancelación de vuelos y a la caída en la demanda, principalmente en las rutas con salida y destino en México.

El Grupo IAG no puede predecir ni controlar si tales eventos se producirán o cuándo se producirán ni tampoco cuál será la reacción de las autoridades aéreas en tal caso.

*10.1.8 Los incidentes de seguridad dentro del sector aéreo en su conjunto y la falta de prevención o respuesta por British Airways y/o Iberia ante un incidente grave de seguridad podría tener un efecto adverso*

Los accidentes o incidentes similares sufridos por otra aerolínea podrían repercutir en la confianza general de los pasajeros y derivar en una reducción en la demanda de transporte aéreo, afectando adversamente a British Airways o Iberia, en particular si el accidente o incidente se debe a un fallo de seguridad de un avión del tipo utilizado por British Airways o Iberia en su flota. También los accidentes o incidentes similares sufridos por un miembro de la alianza *oneworld* o por un avión de otra aerolínea con la que British Airways o Iberia tenga un acuerdo de código compartido podría asociarse por el público a British Airways o Iberia y ambas aerolíneas podrían sufrir daños en su reputación (y las consiguientes pérdidas), aún cuando ninguno de sus aviones se hubiera visto afectado.

Asimismo, British Airways e Iberia (al igual que todas las aerolíneas) podrían estar expuestas a importantes pérdidas en el caso de que uno de sus aviones sufra un accidente u otro incidente grave, lo cual podrá conllevar no solo costes asociados a la reparación o sustitución del avión dañado o perdido y su consiguiente pérdida de servicio temporal o permanente, sino también demandas por parte de los pasajeros, propietarios de los aviones y terceros afectados, así como un posible daño a su reputación (y las consiguientes pérdidas asociadas).

*10.1.9 Las asignaciones de slot pueden afectar a la competitividad y la situación económica de las aerolíneas*

Los *slots* de aeropuerto son derechos asignados anualmente para cada temporada a una entidad por una autoridad aeroportuaria o administrativa, en virtud de los cuales el propietario del *slot* puede programar un aterrizaje o un despegue durante un período determinado. Los *slots* en ciertos aeropuertos pueden traspasarse. En general, en la Unión Europea las aerolíneas han de usar un *slot* asignado durante un porcentaje mínimo (80%) del tiempo del período para el que se ha asignado el *slot*. Si British Airways o Iberia no utilizaran sus respectivos *slots*, de forma temporal o a largo plazo, ya sea por motivos comerciales o de otro tipo, podrían perder dichos *slots*. En el supuesto de que no se asignara un número adecuado de slots a British Airways o a Iberia o si British Airways o Iberia no pudieran obtener los slots de despegue o aterrizaje

apropiados, British Airways o Iberia podrían verse obligadas a cambiar sus calendarios de vuelos o a reducir su tasa de utilización de aviones.

Por lo que respecta a los países no miembros de la UE, la IATA ha establecido una serie de directrices en las que se exponen la mejor práctica del sector (basada en criterios tales como los relacionados con el medio ambiente o con el uso adecuado de *slots*) y una política de aplicación a nivel mundial en relación con la coordinación y la asignación de *slot*, que, en general, tienen su reflejo en la legislación comunitaria aplicable en materia de *slot*. Sin embargo, en aquellos casos en los que existan leyes y reglamentos locales, los procedimientos de la IATA carecerán de efecto.

No puede garantizarse además que British Airways o Iberia puedan obtener *slots* atractivos en el futuro y la capacidad de British Airways o de Iberia para añadir vuelos a sus actuales calendarios estará limitada en parte por la disponibilidad de *slots* en los principales aeropuertos.

*10.1.10 Ciertas aerolíneas pueden encontrarse en situación de concurso de acreedores y/o beneficiarse de determinadas ayudas de Estado, lo que puede distorsionar el panorama competitivo*

Algunas de las aerolíneas competidoras de British Airways e Iberia podrán beneficiarse de la protección que confiere la legislación concursal que les resulte de aplicación, lo que les ayudaría a reducir sustancialmente su estructura de costes y pasar a ser más competitivas, tanto mientras se encuentren en situación de concurso como una vez que salgan de dicha situación. Esto tiene especial relevancia para las aerolíneas estadounidenses que se benefician de la protección que les confiere el *Chapter 11* del *Bankruptcy Code* de los Estados Unidos de América, habida cuenta de que la ruta transatlántica es uno de los mercados más importantes de British Airways. El *Chapter 11* permite a las empresas obtener protección temporal frente a los acreedores y les otorga la capacidad para renegociar contratos, suspender las condiciones de los convenios colectivos existentes (bajo ciertas condiciones) y reestructurar el negocio como una empresa en funcionamiento. Por tanto, las empresas que se acojan al *Chapter 11* pueden disfrutar de ventajas competitivas frente a sus competidores, principalmente debido a su capacidad para renegociar contratos, reducir costes y reestructurar sus deudas. Existen numerosos ejemplos de aerolíneas estadounidenses que han solicitado acogerse a la protección de *Chapter 11*, como Delta y United.

Además, determinadas aerolíneas competidoras se benefician de ayudas y/o subvenciones estatales, gracias a las cuales pueden aumentar su competitividad.

*10.1.11 La industria aérea está expuesta a cambios en leyes o reglamentos regionales, nacionales o internacionales*

British Airways e Iberia no solo están sujetas a las leyes y reglamentos ingleses y españoles, respectivamente, sino también a los de la UE y de otras naciones, organizaciones internacionales y a convenios internacionales bilaterales y multinacionales. Dicha normativa regula (entre otros) las infraestructuras y

aspectos relativos a capacidad de *slots* y derechos de vuelo, requisitos medioambientales y de seguridad, licencias, competencia, protección de los consumidores e impuestos.

British Airways e Iberia no pueden prever todos los cambios que pueden introducirse en el futuro en las leyes, reglamentos y convenios aplicables al tráfico aéreo tanto británicos y españoles como de la UE, de los Estados Unidos de América o de Iberoamérica, ni tampoco el posible impacto de tales cambios, si bien su capacidad para dar cumplimiento a la referida normativa es clave para mantener sus resultados operativos y financieros.

De la aplicación de leyes, reglamentos y convenios pueden derivarse costes para British Airways e Iberia, bien directamente, en forma de imposición de tasas o, bien indirectamente, como costes derivados de su cumplimiento, que British Airways e Iberia podrían no ser capaces de repercutir a los pasajeros.

*10.1.12 Otros factores macroeconómicos, decisiones o cambios políticos a los que está expuesta la industria aérea*

Asimismo, los impuestos, tasas u otros tributos a los que British Airways e Iberia están sujetos podrían resultar afectados por decisiones macroeconómicas o cambios políticos. Esto es especialmente relevante en el actual clima económico donde los gobiernos se están centrando en reducir el déficit público mediante el aumento de impuestos.

*10.1.13 La industria aérea es estacional y depende en gran medida de los ingresos que se generen en los meses de verano, lo cual quiere decir que la industria aérea es particularmente vulnerable frente a cualquier incidente que pueda acontecer a lo largo de ese período*

La industria aérea es altamente estacional, alcanzando la demanda sus niveles más altos durante los meses de verano: por ejemplo, las estadísticas de la Asociación de Aerolíneas Europeas muestran que las aerolíneas que la integran transportaron aproximadamente 24,7 millones de pasajeros durante el mes de julio de 2009, frente a los 18,3 millones transportados durante el mes de diciembre de 2009. Los ingresos totales por pasaje de British Airways correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2009 representaban aproximadamente un 32% de los ingresos totales por pasaje correspondientes al periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2009. Los ingresos por pasaje de Iberia correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2009 representaban aproximadamente un 27% de los ingresos totales por pasaje correspondientes al periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2009. Si se produjera un acontecimiento o situación que debilitara la demanda o afectara significativamente a las operaciones durante aquel período (por ejemplo conflictos colectivos con los empleados, catástrofes naturales o un acto terrorista), ello podría tener un impacto desproporcionado en los resultados del ejercicio fiscal.

*10.1.14 La industria aérea está expuesta a riesgos asociados a la limitación de emisiones de gases de efecto invernadero, a regímenes de comercio de derechos de emisión y a cambios en la normativa medioambiental*

Como parte de los continuos esfuerzos por lograr una reducción del 20% en las emisiones de CO<sub>2</sub> para el año 2020, la Unión Europea ha emitido la Directiva 2008/101/CE para los estados miembros, que requiere la inclusión del sector aéreo en el ETS (Régimen de Comercio de Emisiones) de la UE para el mes de febrero de 2010. Como resultado de lo anterior, desde el mes de enero de 2012 todas las compañías aéreas que vuelen con destino y salida en la Unión Europea tendrán que asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/EC en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero. En estos momentos no pueden preverse con certeza los efectos que la mencionada Directiva tendrá en el futuro para British Airways e Iberia, pero podría incrementar los costes soportados por British Airways e Iberia. Debido a que este régimen tiene ámbito europeo, British Airways e Iberia, al igual que todas las aerolíneas europeas, también podrían enfrentarse a desventajas competitivas frente a transportistas aéreos no europeos que operen una menor proporción de rutas con destino o salida en un Estado miembro de la UE o entre Estados miembro de la UE.

Si bien existe un alto grado de incertidumbre en cuanto a los futuros precios de CO<sub>2</sub>, se estima que la adquisición de estos derechos de emisión en el mercado del carbono costarán a Iberia alrededor de 24 millones de euros en 2012, aumentando hasta los 102 millones de euros en 2020 y, en el caso de British Airways, se estima que el coste inicial sea de 112 millones de libras anuales en 2012 y que experimenten un incremento sostenido hasta situarse en una cifra estimada de 199 millones de libras anuales en el 2020.

*10.1.15 La industria aérea depende y está expuesta al desarrollo de infraestructuras nacionales e internacionales*

El Grupo IAG depende y puede resultar afectado por decisiones o cambios importantes en la política en materia de infraestructuras de gobiernos, autoridades regulatorias u otras entidades, que normalmente están fuera del control del Grupo IAG. Por ejemplo, la decisión de BAA Limited de no solicitar permiso para una tercera pista en Heathrow, después de conocerse la política del nuevo gobierno británico de no ampliar las pistas de los aeropuertos de Londres, afectará a la futura estrategia comercial de British Airways y a su capacidad para incrementar capacidad en el aeropuerto. Asimismo, cualquier decisión que se tome sobre las infraestructuras de la Alta Velocidad Española-AVE- (la línea de alta velocidad de España) tendrá un efecto sobre el negocio y las operaciones de Iberia. Si no se produce una expansión de las pistas de aterrizaje de Heathrow, ya que son comunes a todas las terminales, puede ser difícil para British Airways expandir su capacidad en este aeropuerto debido al nivel de congestión de dicho aeropuerto.

#### *10.1.16 El sector aéreo está expuesto a la inestabilidad política internacional*

La industria aérea está expuesta a la inestabilidad de gobiernos extranjeros en una serie de países y mercados. Por consiguiente, la situación política local, regional e internacional, en particular en aquellos mercados que son relevantes para la estrategia del Grupo IAG, podría afectar al negocio del Grupo IAG.

#### *10.1.17 Las aerolíneas están expuestas a incrementos en las tasas aeroportuarias, de tránsito y de aterrizaje, a cambios en las políticas sobre seguridad aérea y a incrementos en los costes de seguridad del tráfico aéreo*

Las tasas aeroportuarias, de tránsito y de aterrizaje y los gastos o iniciativas en materia de seguridad representan un coste de explotación significativo para British Airways e Iberia y tienen un impacto sobre sus operaciones. Si bien algunas tasas aeroportuarias y gastos en materia de seguridad son repercutidos a los pasajeros mediante recargos, otros no lo son. En el pasado, ciertas medidas de seguridad han resultado en incrementos importantes de tasas. En el último ejercicio, la suma de las tasas aeroportuarias (tasas de aterrizaje, de estacionamiento, pasarelas y otros servicios aeroportuarios) y de las tasas de navegación aérea (en ruta y de aproximación) representó una cifra equivalente al 7,4% de los gastos de explotación de British Airways y el 8,7% de los gastos de explotación de Iberia.

No puede garantizarse que tales costes no vayan a incrementarse o que el Grupo IAG no vaya a incurrir en nuevos costes adicionales en el Reino Unido, España o en otros lugares. Por ejemplo, la implantación de las normas que limitan el transporte de líquidos en el equipaje de mano de los pasajeros tuvo un considerable impacto sobre las operaciones y costes de la industria aérea, al igual que el sistema de información avanzada de pasajeros en los Estados Unidos de América. Asimismo, si el Grupo IAG intentara efectivamente reducir el impacto de estos costes repercutiéndolos en los pasajeros a través de tasas y recargos incluidos en los precios de billetes, los ingresos por pasajeros podrían verse negativamente afectados si la subida en los precios de los billetes causara la caída de la demanda de transporte aéreo.

## **10.2 Riesgos relativos a British Airways e Iberia**

#### *10.2.1 Los daños a la reputación o nombre de British Airways o Iberia podrían tener un efecto adverso sobre sus respectivos negocios*

British Airways e Iberia dependen de un reconocimiento de su marca para, entre otros fines, captar clientes. Una de las Salvaguardas acordadas en el marco de la Fusión es que se mantendrán las marcas de “British Airways” e “Iberia”. Cualquier daño sufrido por British Airways o Iberia en su reputación, imagen de marca o nombre, a causa de uno o varios acontecimientos podría afectar negativamente a la capacidad de British Airways o de Iberia para comercializar sus servicios y captar y mantener clientes.

10.2.2 *British Airways e Iberia tienen necesidades de financiación significativas a largo plazo (principalmente flota de aviones)*

El sector aéreo requiere efectuar grandes inversiones, motivo por el cual British Airways e Iberia han incurrido en importante endeudamiento y compromisos de capital (básicamente relacionados con sus flotas aéreas) para financiar sus operaciones en curso y para cubrir necesidades de inversión. Una parte significativa del vigente endeudamiento está garantizada mediante activos de British Airways e Iberia.

A 31 de marzo de 2010 el endeudamiento de British Airways incluía leasings financieros en curso y contratos de compra a plazos garantizados por aviones por un total de 2.518 millones de libras y otros créditos garantizados sobre otro inmovilizado material por un total de 967 millones de libras. El endeudamiento garantizado total asciende a 3.485 millones de libras. En el caso de Iberia, la parte garantizada mediante activos corresponde a los arrendamientos financieros, que a 30 de junio de 2010 ascendían a 325 millones de euros.

British Airways e Iberia han podido, en parte, financiar sus operaciones y necesidades de capital gracias a que sus principales activos, los aviones, han constituido una garantía atractiva para prestamistas y otras instituciones financieras.

No puede garantizarse que en el futuro los aviones sigan constituyendo una atractiva garantía para prestamistas y entidades financieras, lo que a largo plazo podría dificultar o, incluso imposibilitar, la obtención por el Grupo IAG, British Airways o Iberia de nuevas líneas de crédito u otros instrumentos. Dicho esto, no hay ninguna señal de que los aviones no continúen siendo una garantía atractiva sobre la que obtener fondos.

A 31 de marzo de 2010, British Airways tenía compromisos de pedidos firmes en curso por un valor total de 4.253 millones de libras (4.780 millones de euros) respecto a 54 aviones y no había dispuesto (y por lo tanto no se reflejaba en su balance) líneas comprometidas para compras de aviones por importe de 2.599 millones de dólares y una línea de crédito con fines generales de 750 millones de dólares. Estas líneas están disponibles para financiar todas las compras de aviones de British Airways cuyo plazo de entrega previsto en el momento actual es anterior al 31 de marzo de 2013.

Para Iberia y según los precios de catálogo, el coste total de los compromisos de pedidos firmes (16 aviones) en curso era aproximadamente de 875 millones de euros a 30 de junio de 2010. Iberia opera la mayor parte de su flota en virtud de contratos de arrendamiento operativo y por lo tanto éstos no están incluidos en el balance ni tampoco las cantidades pagadas en concepto de arrendamiento. Iberia financia sus gastos de capital con los flujos de tesorería de sus operaciones, préstamos adicionales y operaciones de financiación realizadas fuera de balance (arrendamientos operativos).

Normalmente, los contratos entre aerolíneas y fabricantes contienen un compromiso de compraventa sobre varios aviones a lo largo de un período de

tiempo que, en la mayoría de los casos, es de entre cuatro y seis años, por lo que es importante anticipar con antelación suficiente, las necesidades de flota de la compañía. En general, el tiempo transcurrido entre la formalización del contrato de compra (momento en el que habitualmente se realizan anticipos por parte del adquirente por un importe que suele rondar el 20% del precio de catálogo del avión) y la recepción del primer avión (momento en el que empieza a generar ingresos para la compañía) ronda los dos años.

Algunos de los actuales créditos de British Airways e Iberia tendrán que refinanciarse después de los 12 meses desde la fecha de registro del Documento de Registro. Teniendo en cuenta la actual situación económica, no puede garantizarse que a largo plazo la refinanciación no sea más difícil, más cara o incluso que no pueda obtenerse.

Las restricciones de nacionalidad impuestas a la propiedad de Acciones de IAG en sus estatutos, también podrían afectar a la capacidad del Grupo IAG para financiar sus operaciones en el futuro, por ejemplo mediante emisiones de capital que no puedan dirigirse a inversores extracomunitarios.

Lo declarado en este factor de riesgo no debe interpretarse en menoscabo de la opinión de los Consejeros de IAG de que el capital de explotación a disposición del Grupo IAG después de la Fusión será suficiente para sus requisitos actuales, es decir, para al menos los primeros doce meses siguientes a la fecha de publicación de la presente Nota.

#### *10.2.3 British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a las operaciones de consolidación en la industria aérea*

Desde hace unos años la industria aérea ha venido siendo objeto de operaciones de consolidación, que es probable que continúen, y que se instrumentan a través de adquisiciones, fusiones, alianzas u otras transacciones. La consolidación reporta sinergias y beneficios a los clientes aumentando la competencia de otros transportistas. La consolidación también conlleva economías de escala, favoreciendo la integración de redes complementarias. La consolidación podría incrementar la envergadura y recursos de los competidores de British Airways e Iberia.

#### *10.2.4 British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a sus alianzas estratégicas y acuerdos bilaterales de colaboración*

El mantenimiento y desarrollo de alianzas y otras relaciones estratégicas tiene importancia fundamental para los negocios de British Airways e Iberia. British Airways e Iberia pertenecen a la alianza *oneworld*, alianza de comercialización de marcas y servicios integrada por British Airways, Iberia y, entre otras, American Airlines, Cathay Pacific y Qantas. La alianza *oneworld* es una alianza de comercialización de marcas y servicios diseñada para maximizar la oferta a los clientes ofreciendo una mayor cobertura de red y otras ventajas. Gracias a la alianza, los clientes tienen opciones adicionales en cuanto a rutas, escalas y tipos de billete. Además, en virtud de la misma, los clientes disfrutan de un mayor acceso a salas de espera y oportunidades de conseguir más puntos en

programas de pasajeros frecuentes. Estas ventajas hacen que las aerolíneas miembro de la alianza resulten más atractivas para los clientes, con la consiguiente oportunidad para los miembros de optimizar sus factores de carga, tráfico e ingresos. No puede garantizarse que la alianza *oneworld* no pierda algún miembro, ya sea como consecuencia de que una o más aerolíneas dejen voluntariamente la alianza o de que su pertenencia sea objeto de suspensión debido, por ejemplo, a su disolución en el marco de un procedimiento concursal. Tampoco puede garantizarse que la alianza *oneworld* pueda captar a los nuevos miembros que necesite para operar con éxito en el futuro. Asimismo, el éxito de la alianza *oneworld* depende en parte de las actuaciones, marcas y planes estratégicos de otras aerolíneas sobre las que British Airways e Iberia ejercen un menor control. También hay otras dos alianzas relevantes entre aerolíneas, Star Alliance y Sky Team.

British Airways e Iberia también tienen una serie de acuerdos bilaterales de colaboración con otras aerolíneas, incluida American Airlines, con la que British Airways e Iberia han suscrito una alianza de participación en ingresos en relación con vuelos y conexiones entre destinos europeos y norteamericanos.

La alianza de participación en ingresos con American Airlines tiene por principal objeto optimizar las redes y la rentabilidad de las partes. Permitirá a los miembros ofrecer a los pasajeros de vuelos corporativos un solo contrato unificado para los tres miembros de la alianza. Las tres aerolíneas se han comprometido asimismo a facilitar acceso a sus programas de viajeros frecuentes, a permitir combinaciones de tarifas y a ofrecer acuerdos de tarifas especiales en relación con las rutas afectadas. Las tres aerolíneas se repartirán ingresos y costes incrementales asociados al transporte de cada pasajero en las rutas cubiertas por el acuerdo de la alianza. El reparto de ingresos se basará en la capacidad de cada aerolínea. Esta alianza recibió la verificación de la Comisión Europea el 14 de julio de 2010. Será necesario volver a solicitar la aprobación del Departamento de Transporte de los EEUU después de transcurridos diez años desde la aprobación inicial. La verificación estaba condicionada a ciertos compromisos que conllevan la puesta de slots a disposición de competidores.

Véase en el apartado 8.8 del Documento de Registro más información sobre la alianza entre British Airways, Iberia y American Airlines.

#### *10.2.5 British Airways e Iberia dependen de las buenas relaciones con trabajadores y sindicatos*

Tanto British Airways como Iberia son grandes empresas y muchos de sus trabajadores están representados por diversos sindicatos, como es usual en la industria aérea. Los convenios colectivos y otros acuerdos entre las compañías y los sindicatos se negocian regularmente y cualquier ruptura en el proceso de negociación podría derivar en conflictos laborales que, a su vez, podrían causar alteraciones operativas y afectar negativamente a sus resultados comerciales.

British Airways está inmersa en un conflicto laboral con su personal de cabina. Este conflicto empezó en 2009 y está relacionado con cambios en el número de

tripulantes de cabina en vuelos con salida desde Heathrow. Se estima que a causa de las huelgas de las tripulaciones de cabina en marzo, mayo y junio de 2010 British Airways ha sufrido una pérdida de ingresos y costes adicionales por importe de 185 millones de libras esterlinas (cifra que representa el 2,3% de los ingresos de explotación de British Airways en el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010).

Cualquier conflicto laboral prolongado, incluida la posibilidad de protestas laborales, aún cuando no culminen en huelgas, podría hacer que los clientes reserven sus viajes en competidores del Grupo IAG ante la posibilidad de que se produzca una protesta laboral.

#### *10.2.6 Las fluctuaciones en los tipos de cambio podrían tener un efecto adverso sobre el Grupo IAG*

Debido a que una parte sustancial de los ingresos, costes, compras y créditos de British Airways e Iberia está denominada en monedas distintas de la libra esterlina (en el caso de British Airways) y del euro (en el caso de Iberia), y como quiera que el Grupo IAG formulará sus resultados financieros en euros, las fluctuaciones en los tipos de cambio tienen impacto sobre los resultados de cada período. El Grupo IAG está principalmente expuesto a las fluctuaciones del dólar USA, el yen, la libra esterlina y el euro. Una variación en los tipos de cambio que sea adversa para la libra esterlina o el euro podría tener un efecto adverso sobre los negocios, operaciones, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo IAG.

A 31 de marzo de 2010, la deuda bruta en balance de British Airways ascendía a 4.002 millones de libras. En este total se incluían 2.124 millones de dólares (1.402 millones de libras) de deuda denominada en dólares, que representaba el 35% de la deuda bruta de British Airways en esa fecha. En el ejercicio finalizado a 31 de marzo de 2010, un 39% de los gastos de explotación de British Airways se devengaron en dólares USA, frente a un 25% de los ingresos totales en esa divisa.

El impacto de las coberturas de divisas en la cuenta de resultados de British Airways fue una pérdida de 30 millones de libras en el periodo de seis meses finalizado el 30 de septiembre de 2010, una pérdida de 63 millones de libras en el ejercicio 2009/2010, una pérdida de 38 millones de libras en el ejercicio 2008/2009 y una pérdida de 14 millones de libras en el ejercicio 2008/2007.

British Airways tiene establecido un programa de gestión de riesgos que cubre los riesgos asociados al cambio de divisas. Las coberturas establecidas de conformidad con este programa han resultado en una ganancia total, con respecto a los tres ejercicios finalizados a 31 de marzo de 2010, de 28 millones de libras.

En el caso de Iberia, el riesgo mayor en este momento corresponde a la variación al alza del dólar USA frente al euro, ya que la compañía tiene mayores pagos en dólares que cobros. En el ejercicio 2009, un 41% de los gastos de explotación de Iberia se devengaron en dólares USA, frente a un 22% de los

ingresos operativos en esa divisa. Este riesgo se gestiona, básicamente, de manera combinada con coberturas estratégicas (hasta 5 años) y con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año, que permiten adaptarse a la tendencia de mercado.

A 31 de diciembre de 2009, el endeudamiento de balance bruto de Iberia (deudas con entidades de crédito y arrendamientos financieros) ascendía a 502 millones de euros. En este total está incluida la cantidad de 291 millones de dólares (202 millones de euros) de deuda denominada en dólares USA, representativa del 40% de la deuda bruta de Iberia a esa fecha.

El impacto de las coberturas de moneda sobre la cuenta de resultados de Iberia fue de 41 millones de euros (beneficio) en el ejercicio 2009, de 12 millones de euros (pérdida) en el ejercicio 2008 y de 35 millones de euros (pérdida) en el ejercicio 2007. En el acumulado de los 9 primeros meses de 2010 el resultado fue de 15 millones de euros de beneficio.

#### *10.2.7 Las fluctuaciones en los tipos de interés podrían tener un efecto adverso sobre el Grupo IAG*

El Grupo IAG queda expuesto a variaciones en los tipos de interés cuando su deuda a tipo de interés variable denominada en un determinada divisa excede las imposiciones en efectivo a tipo variable denominadas en esa misma divisa. El Grupo IAG está asimismo expuesto a incrementos en tipos de interés, ya que la deuda futura a tipo fijo en que se incurra para hacer frente a los compromisos de inversión en bienes de capital puede ser más cara respecto de los tipos de interés del mercado.

El Grupo Iberia tiene una posición neta deudora una vez incluida la deuda nacional correspondiente a los arrendamientos operativos. El endeudamiento neto ajustado se situaba en 1.229 millones de euros a 31 de diciembre de 2009. Por esta razón, Iberia tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda.

Para gestionar el riesgo de tipo de interés Iberia mantiene un determinado porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. A 31 de diciembre de 2009, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía Iberia tenía a tipo fijo era el 46%, a tipo de interés flotante con protección un 6% y el 48% restante a tipo variable. Adicionalmente, mediante la diversificación de las monedas de financiación (dólar USA y euro) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés en la financiación de Iberia

El endeudamiento neto ajustado de British Airways se situaba en 3.163 millones de libras esterlinas (3.555 millones de euros) a 31 de marzo de 2010. A 31 de marzo de 2010, el 48% de la deuda bruta de British Airways estaba sujeta a un tipo fijo y el 52% a un tipo variable. Por lo tanto, British Airways está expuesta a los tipos de interés en las monedas en que tiene denominada su deuda.

#### *10.2.8 British Airways e Iberia dependen de terceros proveedores de servicios*

British Airways e Iberia dependen de una serie de terceros para algunos de sus principales servicios. El hecho de que uno o más de estos servicios de terceros resultara restringido o estuviera temporalmente indisponible por cualquier acontecimiento, como huelgas o problemas técnicos o estuviera permanentemente indisponible o sólo lo estuviera en condiciones no comerciales o el hecho de que los arrendadores de aviones y fabricantes de aviones y motores retrasaran la entrega de aviones, incurrieran en retrasos en las entregas programadas de aviones o entregaran bienes que no se ajustaran a los estándares y especificaciones contratados, podría tener un efecto adverso sobre los negocios del Grupo IAG. Entre los días 3 y 6 de diciembre de 2010 los controladores aéreos españoles llevaron a cabo acciones que provocaron el cierre del espacio aéreo español causando pérdidas a las compañías aéreas. Las cancelaciones de vuelos, los reembolsos y reubicación de pasajeros en medios de transporte alternativos, la atención de pasajeros en aeropuertos, etc. supusieron para Iberia unas pérdidas estimadas de entre 13 y 15 millones de euros.

#### *10.2.9 British Airways e Iberia están expuestas a problemas tecnológicos.*

British Airways e Iberia son especialmente vulnerables a los problemas tecnológicos. La capacidad de British Airways e Iberia para gestionar sus ventas de billetes (gran parte de las cuales son de billetes electrónicos), recibir y procesar reservas, gestionar su red de tráfico y realizar otras operaciones comerciales relevantes dependen de un funcionamiento eficiente e ininterrumpido de los sistemas informáticos, de Internet y de comunicaciones utilizados por British Airways e Iberia, así como de los sistemas usados por terceros en el marco de su colaboración con British Airways e Iberia (como Amadeus). Como quiera que los sistemas informáticos y de comunicaciones son vulnerables a interrupciones, cortes de electricidad, actos de sabotaje, virus informáticos, incendios y otros incidentes, no puede garantizarse el funcionamiento eficiente e ininterrumpido de tales sistemas.

#### *10.2.10 British Airways e Iberia están expuestas al riesgo de modificaciones en su flota de aviones*

Las respectivas flotas de aviones de British Airways e Iberia requieren regularmente labores de mantenimiento. En ocasiones, los fabricantes de aviones o las autoridades competentes, pueden recomendar o requerir, según el caso, modificaciones a un tipo de aeronave en particular que, en su caso, podría significar tener que dejar en tierra un determinado tipo de aeronave. Esto puede causar alteraciones operativas en British Airways e Iberia.

#### *10.2.11 Riesgo de incumplimiento de contraparte en relación con las coberturas de British Airways e Iberia*

Existe el riesgo de incumplimiento por las contrapartes que resulte en una pérdida del valor de mercado de los derivados, por lo que las entidades financieras imputan ese riesgo dentro de sus líneas de riesgo con cada una de las

compañías. No hay garantía de que las entidades sigan asumiendo los riesgos asociados a esas operaciones, lo que podría derivar en la restricción del régimen de coberturas.

*10.2.12 British Airways e Iberia se enfrentan a riesgos asociados a investigaciones, procedimientos legales y arbitrales en curso e investigaciones futuras*

En los apartados 8.14 y 9.14 del Documento de Registro y en el apartado 10.5 de esta Nota se detallan las investigaciones y procedimientos legales y arbitrales significativos en que British Airways e Iberia están respectivamente involucradas. No puede garantizarse que las provisiones dotadas por British Airways e Iberia en relación con estas investigaciones y procedimientos legales y/o arbitrales en curso serán suficientes en el caso de que cualquiera de ellos tenga un resultado negativo.

En las cuentas del ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010 British Airways estableció una provisión de 255 millones de libras para investigaciones regulatorias, litigios y litigios potenciales. Para más información sobre los litigios e investigaciones regulatorias en las que British Airways está inmersa véase el apartado 10.5 de la presente Nota de Valores. A 31 de diciembre de 2009, la partida “Otras provisiones” en el estado de la situación financiera de Iberia registraba un saldo positivo de 100 millones de euros que es la cantidad total provisionada para hacer frente a probables responsabilidades de diversos tipos, relacionadas fundamentalmente con litigios y liquidaciones fiscales pendientes de resolución.

*10.2.13 El Grupo IAG está expuesto a la pérdida de capacidad en la Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow, la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York o la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas*

La pérdida total o parcial del edificio de la Terminal 5 de Heathrow (*hub* de British Airways), en la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York o del edificio de la Terminal 4 de Madrid-Barajas (*hub* de Iberia) (por ejemplo, a causa de un incendio, de un colapso del edificio, de un accidente aéreo considerable o de un atentado terrorista o incidente de seguridad similar o de huelgas por parte de empleados de BAA Limited y AENA) daría lugar a problemas operativos y podría tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones, de IAG.

La Terminal 5 es de uso exclusivo para British Airways, como sede de su red mundial de pasajeros (el alquiler sobre los edificios principales vence el 31 de marzo de 2020). El contrato de arrendamiento no se renueva automáticamente y las partes discutirán las posibles opciones para renovar dicho contrato cuando se acerque la fecha de vencimiento del mismo. British Airways ocupa la Terminal 7 del aeropuerto John F. Kennedy de Nueva York (el arrendamiento expira el 30 de noviembre de 2015). Si el arrendamiento no se renueva en noviembre de 2015, British Airways deberá pagar 200 millones de dólares a la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey. La Terminal 4 es el centro de distribución de vuelos de Iberia, pero no es de uso exclusivo de Iberia. Por aplicación del régimen administrativo español, Iberia tiene derecho al uso de la

Terminal 4. Asimismo, en dicha terminal tiene múltiples contratos de arrendamiento, la mayoría con vigencia hasta febrero de 2014, que deberán renovarse al vencimiento.

*10.2.14 Los resultados y la posición financiera que reporta IAG podrían verse afectados por cambios en las obligaciones de presentación de información financiera en materia de prestaciones para empleados posteriores a la jubilación y arrendamientos*

El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*, IASB) ha emitido en 2010 dos borradores de propuesta (*Exposure Drafts*, ED) que podrían afectar materialmente a IAG.

ED/2010/3 “Planes de prestaciones definidas” propone el reconocimiento por las entidades de todos los cambios en el valor actual de una obligación de prestación definida y en el valor razonable de los activos afectos a los planes de pensiones a medida que ocurran. Esto sustituiría la metodología actualmente permitida por la NIC 19, la utilizada por British Airways, en virtud de la cual el efecto acumulado de los cambios en las estimaciones, los cambios en las hipótesis y las desviaciones con respecto a las hipótesis actuariales inferiores a un 10% del mayor de o bien de las obligaciones por prestaciones de jubilación o bien los activos afectos al plan al inicio de ejercicio pertinente, si bien se informa en las notas a los estados financieros anuales. Cuando el efecto acumulado se sitúe por encima del 10%, el importe excedentario se reconocerá según el método lineal en la cuenta de pérdidas y ganancias a lo largo del período medio estimado restante de servicio de sus miembros. A 31 de marzo de 2010, las pérdidas actuariales acumuladas no reconocidas de los planes de pensiones de prestación definida APS y NAPS de British Airways ascendían a 2.224 millones de libras antes de impuestos diferidos. Bajo el borrador de propuestas, dichas obligaciones (netas de impuestos diferidos) tendrían que incluirse en el balance de British Airways.

ED/2010/9 “Arrendamientos” propone a los arrendatarios la aplicación de un modelo de “derecho de uso” en la contabilidad de todos los arrendamientos que no sean arrendamientos de activos intangibles y recursos biológicos, arrendamientos para la exploración o uso de recursos naturales y arrendamientos de inmuebles de inversión. Actualmente, los arrendatarios contabilizan los arrendamientos financieros y los arrendamientos operativos en base a criterios distintos, dependiendo de si se juzga que los riesgos y recompensas de la “propiedad” han pasado al arrendatario (en cuyo caso el arrendatario contabilizará el activo objeto de arrendamiento como un activo material incluido en el balance de situación con su correspondiente pasivo y los pertinentes cargos en la cuenta de resultados por amortización y gastos financieros), o no (en cuyo caso el arrendatario contabilizará el acuerdo pertinente mediante el reconocimiento de las rentas a pagar en su cuenta de resultados, sin registrar activo o pasivo alguno en su balance de situación). Las propuestas del ED obligarían a IAG, British Airways e Iberia a reconocer los activos inmobiliarios y aeronaves, actualmente contabilizados como arrendamientos operativos, en el balance de situación. A 31 de marzo de 2010,

British Airways ha declarado pagos debidos por arrendamientos operativos de aeronaves y de inmuebles y equipos que ascendían en total a 874 millones de libras y 1.989 millones de libras, respectivamente. A 30 de junio de 2010 Iberia ha declarado compromisos de pagos por arrendamientos operativos de aeronaves que ascendían en total 1.818 millones de euros. Ni British Airways ni Iberia han llevado a cabo estudios exhaustivos para evaluar el efecto que el ED tendría sobre cualquier otro de sus contratos.

### **10.3 Riesgos relativos a British Airways**

Además del riesgo asociado al sector y aquellos asociados tanto a British Airways como a Iberia, son particularmente aplicables a British Airways los factores de riesgo que se describen a continuación.

#### *10.3.1 La envergadura del déficit de pensiones y de los compromisos asociados de British Airways es sustancial y está sujeta a variación*

British Airways tiene contraídas importantes obligaciones en materia de pensiones en virtud de planes establecidos a favor de sus empleados. Son tres los planes de pensiones más importantes para los empleados británicos de British Airways, dos planes de prestación definida (APS y NAPS), que están cerrados a nuevos miembros y un plan contributivo de aportación definida. Un plan de prestación definida calcula la pensión pagadera a los partícipes mediante una fórmula preestablecida, en función de su antigüedad en el plan y su salario a su jubilación o en alguna fecha cercana a ésta. Los empleados recibirán una cantidad fija y la empresa hará frente al riesgo de déficit del plan. British Airways también tiene contraídas obligaciones por pensiones en virtud del British Airways Plc Pension Plan (USA), que es un plan de prestación definida. En caso de reducción del valor de mercado de los activos de los fondos o de incremento del valor de los pasivos tasados o si los *trustees* del plan de pensiones determinan que el déficit requiere la adopción de un enfoque distinto para su reducción, podrán requerirse aportaciones mayores por parte de British Airways. El valor de los pasivos está basado en ciertos supuestos actuariales que incluyen, por ejemplo, factores de descuento, tendencias demográficas, esperanza de vida, tendencias de las pensiones, futuras tendencias salariales y rendimientos de activos previstos. Si cualquiera de estos supuestos resultase ser incorrecto, podrá ser necesario efectuar nuevas aportaciones a los fondos.

Cada tres años se llevan a cabo valoraciones actuariales de NAPS y APS. Las últimas valoraciones de APS y NAPS están fechadas a 31 de marzo de 2009 y concluyeron en junio de 2010 (de acuerdo con la normativa aplicable, las compañías disponen de un plazo de 15 meses para acordar una valoración con los *trustees* de las pensiones). Dichas valoraciones determinan las aportaciones a realizar por British Airways a los planes. A marzo de 2009 (calculado con un descuento para determinar el valor actual neto), la capitalización de los dos principales planes arrojaba un déficit de 1.000 millones de libras y de 2.700 millones de libras, respectivamente. En junio de 2010 se llegó a un acuerdo de financiación que fue aprobado por el regulador británico de pensiones. Dicho acuerdo estipula el nivel de pagos destinados a la capitalización del plan hasta

2023 en el caso del APS y hasta 2026 en el NAPS. Las aportaciones totales al APS y al NAPS se incrementarán anualmente en línea con las expectativas de inflación a una media del 3% anual hasta que se cubra el déficit. Para más información sobre las aportaciones a los planes de pensiones véase el apartado 14.1.13 del Documento de Registro. Las aportaciones para el déficit ascenderán aproximadamente a un total de 700 millones de libras para APS, hasta 2023, y de 4.300 millones de libras para NAPS, hasta 2026. Se prevé que en los dos ejercicios transcurridos hasta el 31 de marzo de 2012, las aportaciones para cubrir el déficit alcancen un total de 420 millones de libras y que las aportaciones totales de la empresa a APS y NAPS, incluyendo las aportaciones anuales a dichos planes, asciendan a un total de 680 millones de libras.

Los importes a aportar a los planes fueron negociados entre los *trustees* del APS y del NAPS y la compañía, basándose en los requisitos de capitalización del Regulador británico de pensiones (en adelante, “**Pensions Regulator**”), que prevén la cobertura de los déficits tan pronto como lo permita la situación financiera de la empresa. El acuerdo con los *trustees* incluye ciertos límites a la disposición de efectivo y al reparto de dividendos. Para más información, véase el apartado 14.1.13 del Documento de Registro.

El Pensions Regulator establecido de conformidad con el artículo 1 de la Pensions Act de 2004 (en su redacción modificada) tiene atribuidas amplias facultades de conformidad con lo establecido en los artículos 43 a 46 de la referida ley. Dichas facultades incluyen la de imponer, en determinadas circunstancias, obligaciones a las empresas con planes de pensiones de prestaciones definidas o a personas vinculadas o asociadas a ellas (incluida IAG o Iberia), incluida la emisión de notificaciones de aportación o de apoyo financiero en las que requiera un pago o apoyo financiero adicional al plan de pensiones.

El Pensions Regulator ha descrito alguna de las circunstancias en que contemplaría emitir una notificación de aportación, entre las que se incluyen cambios en el nivel de garantía prestada a acreedores, rendimientos de capital tales como dividendos extraordinarios y programas de adquisición de acciones propias (pero no el pago de dividendos o programas de recompras en el curso de políticas ordinarias de retribución al accionista), cambios en la estructura de un grupo que rebajen sus compromisos de aportación a un plan y operaciones que no se realicen en condiciones de mercado, en todos los casos cuando dichas actuaciones afecten de forma materialmente adversa a las obligaciones del empleador frente al fondo. Hasta la fecha el Regulador de Pensiones únicamente ha emitido un número limitado de notificaciones de aportación (menos de cinco). Entre las circunstancias en que podría emitirse una notificación de aportación cabe citar, por ejemplo, la declaración de concurso voluntario por una compañía con intención de seguir operando después de la declaración pero sin obligaciones adicionales en relación con el plan de pensiones.

Sin perjuicio del acuerdo pactado en las Salvaguardas por el que IAG e Iberia Opco se comprometen a intentar evitar que el Pensions Regulator tenga motivos razonables para imponer a Iberia Opco o IAG la obligación de efectuar pagos o

asumir otras obligaciones a favor de un plan de pensiones operado por British Airways, no puede asegurarse que el Pensions Regulator no considere una decisión o actuación por parte de IAG o de Iberia Opco o su relación con British Airways motivo suficiente para imponerles la obligación de efectuar pagos o de asumir otras obligaciones con respecto a un plan de pensiones operado por British Airways. El Pensions Regulator también puede emitir notificaciones de aportación si a su juicio una compañía ha incurrido deliberadamente en acciones u omisiones destinadas a eludir el cumplimiento de sus compromisos en materia de pensiones o que reducen significativamente la capacidad del plan para hacer frente a sus compromisos en materia de pensiones.

*10.3.2 El hecho de que British Airways no pueda asegurar acuerdos operativos con respecto al aeropuerto JFK más allá del 30 de noviembre de 2015 puede tener un efecto adverso*

El arrendamiento por British Airways de la Terminal 7 del aeropuerto JFK de Nueva York vence el 30 de noviembre de 2015. Por este motivo y como parte de la ampliación prevista de la relación comercial formal con American Airlines, British Airways y American Airlines están valorando actualmente una propuesta de la Autoridad Aeroportuaria de Nueva York y Nueva Jersey para desarrollar una ampliación de la Terminal 8 del aeropuerto JFK en Nueva York. La nueva Terminal 8 ampliada sería ocupada por British Airways y American Airlines. Adicionalmente, si el arrendamiento de la Terminal 7 del aeropuerto JFK no se renueva, podría resultar exigible un pago de 200 millones de dólares USA por British Airways a la autoridad aeroportuaria de Nueva York. La ruta Londres Heathrow - Nueva York JFK es una de las más importantes de British Airways, aportando alrededor del 8,5% de los ingresos por tráfico de pasajeros de British Airways en el ejercicio económico finalizado a 31 de marzo de 2010. En el ejercicio económico cerrado a 31 de marzo de 2010, British Airways volaba a 19 destinos estadounidenses. Las rutas al JFK de Nueva York representaron el 20% de los ingresos totales generados por estas 19 rutas (Heathrow y London City a JFK).

#### **10.4 Riesgos relativos a Iberia**

Además del riesgo asociado al sector y aquellos asociados tanto a British Airways como a Iberia, son particularmente aplicables a Iberia los factores de riesgo que se describen a continuación.

*10.4.1 Los servicios de handling de Iberia dependen de la demanda de transporte aéreo y de la adjudicación de contratos de handling*

Iberia presta servicios de handling a su propia flota y a otras aerolíneas. En el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2009, los ingresos generados por los servicios de handling supusieron una cifra equivalente al 6% de los ingresos de explotación totales de Iberia.

En julio de 2006 se hizo pública la adjudicación de los nuevos contratos para realizar los servicios de handling de rampa a terceros en la totalidad de la red estatal de aeropuertos por un periodo de siete años, tras resolver AENA

(Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) los concursos públicos. Iberia, que hasta ese año tenía las licencias de handling en todos los aeropuertos nacionales, no ganó los concursos en los aeropuertos de Barcelona, Almería, Jerez, Lanzarote y Fuerteventura, en los que fue sustituida por otros operadores adjudicatarios de la nueva licencia a partir de febrero de 2007. La incorporación de nuevos operadores tuvo lugar entre noviembre de 2006 y marzo de 2007.

No existe la certeza de que Iberia resulte adjudicataria de nuevos contratos de handling, o de que mantenga las que tiene actualmente, cuando se abra de nuevo el período de licitación (está previsto que el próximo proceso de adjudicación comience a finales de 2013). En cualquier caso, no es posible asegurar que Iberia no perderá cuota de mercado respecto de sus competidores ya sea por la pérdida de los contratos de handling que actualmente tenga Iberia, o por el otorgamiento de nuevos contratos a competidores en otros aeropuertos.

#### *10.4.2 Riesgos ligados al negocio de mantenimiento de Iberia*

##### (i) Riesgo de disminución de los ingresos

El sector de mantenimiento aeronáutico puede verse afectado negativamente por la evolución económica por una mayor presión sobre los precios y/o una potencial reducción de la capacidad operativa por parte de los operadores aéreos.

Iberia, en la actualidad, tiene dos clientes que representan alrededor del 20% de su cifra de ingresos en concepto de mantenimiento aeronáutico para terceros. La pérdida de cualquiera de ellos tendría una repercusión significativa en el negocio, operaciones, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo de IAG.

##### (ii) Riesgo de incidencias por defectos en el mantenimiento aeronáutico

Existe el riesgo de que deficiencias en el mantenimiento aeronáutico puedan ocasionar índices bajos de fiabilidad y/o calidad, generando retrasos técnicos, paradas no programadas y AOG (*Aircraft on Ground*) (avión en tierra). En un caso extremo, un error importante podría llegar a producir un accidente aéreo, lo que podría tener un efecto adverso significativo sobre el negocio, situación financiera y resultados de operaciones del Grupo IAG.

### **10.5 Riesgos relacionados con la Fusión, combinación e integración**

#### *10.5.1 No puede asegurarse que la Fusión llegue a consumarse*

La consumación de la Fusión está sujeta a la satisfacción (o renuncia) de una serie de condiciones suspensivas. Dichas condiciones se describen en detalle en el apartado 3.5 del Documento de Registro e incluyen los acuerdos necesarios a adoptar en las juntas de accionistas de British Airways y de Iberia (los cuales ya se han obtenido) para implementar la Fusión y la aprobación del Scheme por el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales. Las partes tienen, asimismo, determinados derechos a resolver el Contrato de Fusión hasta la Fecha de Efectos de la

Fusión. Dichos supuestos de terminación se refieren, principalmente, a la realización de Operaciones Prohibidas por las partes, que pueden afectar la valoración de las compañías (según se definen en el apartado 27.1.1 del Documento de Registro) y al cumplimiento sustancial del Contrato de Fusión. Para más detalles sobre el Contrato de Fusión (incluidos detalles de los derechos a resolver el mismo) véase el apartado 27.1.1 del Documento de Registro.

Por tanto, no puede garantizarse que la Fusión llegue a consumarse o que su consumación se realice tal y como se contempla actualmente.

Además, actualmente está prevista la suspensión de la cotización de las Acciones Ordinarias de British Airways y las Acciones de Iberia en la Bolsa de Londres y en las Bolsas españolas (respectivamente) desde las 8.30 (hora española) del 21 de enero de 2011. A partir de ese momento las Acciones de British Airways y las Acciones de Iberia ya no volverán a cotizar. Asimismo y también desde ese preciso momento las Acciones de IAG no podrán negociarse en ningún mercado de valores hasta que sean admitidas a cotización previsiblemente el 24 de enero de 2011 a las 9.00 (CET). Aunque se prevé que este periodo de iliquidez sólo dure una sesión bursátil, no puede excluirse que dicho periodo sea en la práctica más largo.

#### *10.5.2 Sinergias y beneficios*

Si las estrategias y plan de negocio conjunto del Grupo IAG fracasaran a la hora de conseguir estas sinergias y otros beneficios contemplados o si su consecución tardara o costara más de lo previsto, la futura rentabilidad del Grupo IAG podría verse materialmente afectada.

#### *10.5.3 Retorno para los accionistas*

Una de las principales razones de ser de la Fusión es la de mejorar la rentabilidad del Grupo IAG por encima del nivel de la suma que British Airways e Iberia podrían conseguir por separado, mejorando así el retorno para los accionistas. Puede ocurrir que el Grupo IAG no pueda consumir con éxito el desarrollo de sus servicios o mejorar la calidad y competitividad del Grupo IAG y maximizar su potencial en la mayor medida posible, lo que significaría que los accionistas de British Airways y de Iberia podrían conseguir un mayor valor a largo plazo si cada una de estas compañías siguiera por separado sus actuales estrategias o realizara una operación de venta o integración con otra entidad distinta.

#### *10.5.4 Gobierno corporativo del Grupo IAG*

El Grupo IAG puede enfrentarse a numerosos retos derivados de su combinación, algunos de los cuales no pueden preverse en este momento. La combinación podría fracasar en la consecución de los beneficios esperados, podría dar lugar a costes sustanciales como consecuencia, entre otras cosas, de la falta de coherencia entre los respectivos estándares, procedimientos, políticas y culturas empresariales de British Airways e Iberia y del desvío de la atención

de la dirección de sus responsabilidades como consecuencia de la necesidad de atender problemas derivados de la integración.

La estructura de gobierno del Grupo IAG, tal y como se describe en el apartado 3 del Documento de Registro, contiene varios elementos de gran complejidad, incluidas:

- Las Estructuras de Nacionalidad para proteger los derechos de tráfico y los permisos de vuelo de British Airways y de Iberia bajo los acuerdos bilaterales con los estados que no son miembros de la UE. En virtud de dichas estructuras al menos el 50,1% de los derechos de voto de British Airways estará en manos de accionistas británicos y al menos el 50,1% de los derechos de voto de Iberia estará en manos de accionistas españoles.
- Las Salvaguardas, para proteger los intereses específicos de British Airways e Iberia y sus respectivos accionistas y los intereses del Grupo IAG. El Contrato de Salvaguardas vencerá automáticamente una vez transcurridos cinco años desde la Fecha de Efectos de la Fusión, con independencia de la eliminación o renovación de las Estructuras de Nacionalidad.
- El mantenimiento de sociedades operativas distintas para cada aerolínea.

En el apartado 3 del Documento de Registro se describe en detalle, entre otros aspectos, la composición del consejo de administración de IAG (el “**Consejo de IAG**”) y del Equipo de Gestión del Grupo IAG, funcionamiento y composición de los Consejos de Administración de las Opcos, las Salvaguardas acordadas entre Iberia y British Airways, y el funcionamiento de las Estructuras de Nacionalidad.

No puede garantizarse que esta estructura de gobierno será efectiva o que no restringirá la capacidad de actuación de British Airways o Iberia o de ambas o del Grupo IAG en su conjunto.

Además, la aplicación de las Salvaguardas podría limitar la capacidad del Grupo IAG para establecer la clase de acuerdos de garantías intra-grupo empleadas habitualmente dentro de estructuras de grupos corporativos para maximizar las ventajas financieras que pueden obtenerse de la fortaleza combinada de los balances de las compañías individuales del grupo. Esto podría significar que IAG no pudiera apalancar los balances de British Airways e Iberia a efectos del Grupo IAG de forma tan efectiva como de otro modo pudiera ser el caso.

La Dirección General de Aviación Civil (con respecto a Iberia) ha confirmado que la Estructura de Nacionalidad, una vez implementada de acuerdo con lo descrito en el Documento de Registro, cumplirá con los requisitos necesarios para designar a Iberia Opco (tras la Segregación) como aerolínea española a los efectos de los convenios bilaterales.

La *Civil Aviation Authority* del Reino Unido (con respecto a British Airways) ha confirmado que, una vez implementada la Estructura de Nacionalidad de

British Airways, ésta seguiría cumpliendo los requisitos de propiedad y control impuestos por las normativas del Reino Unido y europeas.

## **10.6 Riesgos relativos a las Acciones de IAG**

### *10.6.1 Fluctuaciones en los precios de las Acciones de IAG*

Los inversores han de saber que el valor de una inversión en Acciones de IAG puede experimentar fluctuaciones al alza y también a la baja. El valor de mercado de las Acciones de IAG puede fluctuar y puede que no siempre refleje el valor del activo subyacente. Los resultados de IAG y el precio o liquidez de sus Acciones pueden resultar afectados por una serie de factores que están fuera del control de IAG, incluidos los resultados de explotación y el comportamiento del precio de las acciones de otras compañías pertenecientes a las industrias y mercados en que opera el Grupo IAG, la especulación acerca de su negocio en los medios o en la comunidad inversora, cambios en las estimaciones de sus ingresos o beneficios, resultados y perspectivas de explotación inferiores a las previsiones, la publicación de informes de analistas y las condiciones generales del mercado.

### *10.6.2 Dado que IAG estará sujeto a restricciones de control y propiedad basadas en nacionalidad, los accionistas extracomunitarios podrán verse obligados a vender sus Acciones en IAG*

Para tener una licencia de operaciones y el Certificado de Operador Aéreo que les permita operar servicios aéreos programados en rutas europeas, las líneas aéreas europeas, incluidas British Airways e Iberia, deben estar mayoritariamente participadas y efectivamente controladas en todo momento por accionistas comunitarios.

Con el fin de salvaguardar los derechos de garantizar que British Airways y de Iberia conserven sus licencias de operaciones y Certificados de Operador Aéreo asociados para operar servicios aéreos en Europa y en virtud de los correspondientes convenios bilaterales, los Estatutos de IAG contienen disposiciones de transmisión obligatoria en virtud de las cuales los accionistas no comunitarios pueden estar obligados a vender la totalidad o parte de sus Acciones en IAG si el 40% o más del capital social o derechos de voto de IAG está directa o indirectamente en manos de accionistas extracomunitarios.

Cuando el Consejo de IAG adopte dicha medida, deberá comunicarlo en la forma prevista en los Estatutos a las Sociedades Rectoras de la Bolsa, a la Comisión Nacional del Mercado de Valores española y a los órganos reguladores de los demás mercados de valores en los que coticen las Acciones de IAG, en su caso, de tal manera que dichas instituciones puedan notificar a su vez la medida a firmas de servicios de inversión y entidades de crédito autorizadas a prestar servicios de inversión.

Para más información sobre el mecanismo de desinversión aplicable a nacionales extracomunitarios, incluido el precio pagado en caso de transmisiones obligatorias, véase el apartado 26.2.7 del Documento de Registro.

*10.6.3 La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar afectada por el acuerdo de British Airways con los trustees de NAPS y APS.*

Como parte del acuerdo alcanzado con los *trustees* del NAPS y APS, British Airways ha acordado no repartir ni declarar dividendos hasta la fecha del acuerdo de la próxima valoración actuarial trienal del NAPS y APS (hasta el 30 de junio de 2013). La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar por lo tanto afectada por este compromiso, en la medida en que IAG como accionista de British Airways no reciba dividendos de esta última.

Deberá tenerse igualmente en cuenta que el *Pensions Regulator* (regulador de pensiones británico) podría considerar la emisión de una notificación de aportación de contribución al déficit de pensiones contra otro miembro del Grupo IAG (incluyendo IAG e Iberia) si British Airways realiza distribuciones extraordinarias de dividendos (una vez que pueda hacerlo) que se aparten del curso ordinario, cuando dicha distribución extraordinaria afecte de forma sustancialmente adversa a la capacidad del plan para atender sus obligaciones.

Los acuerdos de financiación de los que British Airways e Iberia son parte no establecen limitaciones a la distribución de dividendos.

*10.6.4 Si los accionistas de IAG incumplen los requisitos de notificación impuestos por sus Estatutos, podrían verse privados de la totalidad o parte de sus derechos de voto o, en algunos casos pueden imponerse restricciones de transmisión.*

En virtud de los Estatutos de IAG, los titulares de Acciones de IAG tendrán obligaciones de notificación en relación con la declaración de la nacionalidad de los accionistas y determinadas obligaciones relacionadas con las limitaciones a la propiedad de las Acciones de IAG. Si los titulares de Acciones de IAG incumplieran estas obligaciones de notificación, podrían verse desprovistos temporalmente de los derechos de votos que confieren tales acciones.

*10.6.5 Los titulares de CDIs de IAG estarán sujetos a los acuerdos sobre CDI.*

Dado que las Acciones de IAG son valores españoles, no pueden ser liquidadas directamente dentro de CREST. CREST es el sistema electrónico de liquidación de valores del Reino Unido e Irlanda operado por Euroclear, que permite liquidar las órdenes cursadas sobre valores cotizados en la *Official List*. Para hacer posible la liquidación a través de CREST, IAG formalizará contratos de depósito que permitan a los inversores mantener y liquidar Acciones de IAG a través de CREST en forma de CREST *depository interests* ("CDIs"). Los CDIs representan derechos a acciones no británicas (en este caso, Acciones de IAG). Los CDIs de IAG representan derechos a Acciones de IAG.

Los titulares de CDIs de IAG sólo podrán ejercer sus derechos de voto cursando instrucciones a CREST Depositary Limited para que vote en su nombre y, por lo tanto, el proceso de ejercicio de derechos de voto (incluido el derecho de voto en juntas generales y el derecho a suscribir nuevas Acciones de IAG con

carácter preferente) se dilatará más en el tiempo que el de los titulares de Acciones de IAG. Por este motivo, CREST Depositary Limited fijará una fecha límite para la recepción de instrucciones de todos los titulares de CDIs de IAG con respecto al evento societario correspondiente de IAG y los titulares de CDIs de IAG pueden disponer de períodos más breves para ejercer los derechos que confieren los CDIs de IAG que los accionistas de IAG para ejercer derechos inherentes a las Acciones de IAG. CREST Depositary Limited no ejercerá derechos de voto en relación con CDIs de IAG con respecto a los que no haya recibido instrucciones de voto en el plazo establecido. Para más información sobre los CDIs de IAG, véase el apartado 7.8 del Documento de Registro.

*10.6.6 Los ADS de IAG podrían carecer de liquidez lo que podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.*

IAG actualmente tiene la intención de establecer un programa de ADR una vez consumada la Fusión y de mantener dicho programa de forma ininterrumpida.

Está previsto que IAG suscriba el Contrato de Depósito de IAG en la Fecha de Efectos de la Fusión o con anterioridad a la misma, si bien no existe ninguna obligación de IAG a dicho respecto. Si IAG suscribe el Contrato de Depósito de IAG, cada titular de ADS de BA tendrá derecho a recibir un (o el número apropiado, según corresponda) ADS de IAG por cada ADS de BA de su propiedad.

Si IAG no puede suscribir el Contrato de Depósito de IAG por cualquier motivo, el Depositario de British Airways podrá vender las Acciones de IAG emitidas a favor del Custodio por cuenta del Depositario de British Airways en la Fecha de Efectos de la Fusión y entregar el producto neto de la venta de las Acciones de IAG que corresponda (el cual podría ser menor que su valor de mercado) al titular de ADS de BA correspondiente.

Habida cuenta de que los ADS de IAG no cotizarán, ni serán objeto de negociación en ninguna bolsa estadounidense, ni de ningún otro país, los ADS de IAG sólo podrán ser objeto de negociación en un mercado OTC. Por ello, se advierte a los ADS de BA de que los ADS de IAG podrían carecer de liquidez. La inexistencia de un mercado de negociación activo y con liquidez para los ADS de IAG podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.

El Contrato de Depósito de IAG establecerá los derechos de los titulares de ADS de IAG y las tarifas y honorarios a pagar por los titulares de ADS de IAG al Depositario de IAG. Las Acciones de IAG que representan los ADS de IAG podrían revestir la forma de CDIs de IAG, dependiendo de los términos del Contrato de Depósito de IAG. En el supuesto de que IAG rescinda el Contrato de Depósito de IAG, los antiguos titulares de ADS de IAG que reciban Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no) tras la resolución del Contrato de Depósito de IAG podrían soportar costes y cargas administrativas por la tenencia de Acciones de IAG o de los CDI de IAG representativos de dichas acciones directamente.

Finalmente, debido a la decisión de no solicitar la admisión a cotización de los ADS de IAG, las Acciones de IAG y los CDI de IAG en la bolsa de Nueva York o cualquier otra bolsa de Estados Unidos de América, los titulares de Acciones de IAG (en forma de CDI de IAG o no), incluidas Acciones de IAG o los CDI de IAG representativos de dichas acciones recibidos como resultado de la resolución del Contrato de Depósito de IAG que residan en Estados Unidos de América podrían verse obligados a vender las acciones subyacentes en la Bolsa de Londres o las Bolsas Españolas, lo que podría requerir mucho más tiempo y ser más costoso para dichos titulares que liquidar los ADS de IAG.

*10.6.7 A menos que IAG publique un folleto o documento análogo en ciertas jurisdicciones, es posible que los accionistas residentes en tales jurisdicciones no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente.*

A fin de realizar una futura oferta de valores en determinadas jurisdicciones distintas de España, IAG podrá estar obligada a publicar en éstas un folleto o documento análogo de conformidad con la normativa local. Si IAG no pudiera o no quisiera publicar dicho documento en tales jurisdicciones, es posible que los titulares de Acciones de IAG que residan o tengan su domicilio social en ellas, incluidos titulares estadounidenses, no puedan ejercer en tales ofertas futuras sus derechos de suscripción preferente en relación con las acciones que tengan en IAG ni puedan vender sus derechos. Las participaciones accionariales de los accionistas que no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente con respecto a las acciones que tienen en IAG podrán ser objeto de dilución como consecuencia de ofertas futuras.

# NOTA SOBRE LAS ACCIONES

## II. NOTA SOBRE LAS ACCIONES RELATIVA A LA EMISIÓN Y POSTERIOR ADMISIÓN A COTIZACIÓN DE HASTA UN MÁXIMO DE 2.099.856.484 ACCIONES ORDINARIAS DE INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. DE 0,5 EUROS DE VALOR NOMINAL, EMITIDAS PARA ATENDER EL CANJE DERIVADO DE LA FUSIÓN POR ABSORCIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Y BA HOLDCO, S.A. POR PARTE DE INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A.

Anexo III del Reglamento (CE) nº 809/2004 de la Comisión Europea de 29 de abril de 2004

La presente Nota sobre las Acciones se complementa con el Documento de Registro de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. aprobado e inscrito en los registros oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 26 de octubre de 2010 (el “**Documento de Registro**”). Todos los términos en mayúscula de la presente Nota, salvo disposición en contrario, tendrán el mismo significado que el establecido en el Documento de Registro.

---

### 1. PERSONAS RESPONSABLES

#### 1.1 Personas responsables

Todos y cada uno de los integrantes del Consejo de Administración de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. (en adelante, “**IAG**”, la “**Sociedad**” o el “**Emisor**”), es decir, D. Antonio Vázquez Romero, D. Martin Broughton, D. Willie Walsh, D. César Alierta Izuel, D. Patrick Cescau, D. José Manuel Fernández Normiella, Sra. Baronesa Denise Kingsmill, D. James Lawrence, D. José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo, D. Kieran Poynter, D. Rodrigo de Rato y Figaredo, D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo, D. John Snow y D. Keith Williams, a efectos de lo dispuesto en el artículo 28.3 de la Ley del Mercado de Valores, en su calidad de Consejeros del Emisor, en nombre y representación de IAG, entidad domiciliada en Madrid, calle Velázquez, 130 y con C.I.F. número A-85845535, asumen la responsabilidad por el contenido de esta Nota sobre las Acciones (la “**Nota**” o la “**Nota sobre las Acciones**”), y han apoderado al Consejero D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo para que, en su nombre y representación, firme esta Nota en virtud del acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad de fecha 19 de octubre de 2010.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. es la sociedad absorbente de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. (sociedad absorbida, con C.I.F. número A-28017648) y BA HOLDCO, S.A. (sociedad absorbida, con C.I.F.

número A-85842797) en virtud de la Fusión de IAG, que se ejecutará en escritura pública el día 21 de enero de 2011.

## **1.2 Declaración de responsabilidad**

Todos y cada uno de los integrantes del Consejo de Administración de IAG, mencionados en el punto anterior, han revisado el contenido de la presente Nota y asumen la responsabilidad por su contenido y la veracidad de la misma y aseguran, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, que la información contenida en la presente Nota es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido.

## **2. FACTORES DE RIESGO**

Para más información sobre los factores de riesgo del Emisor véase el apartado 2 del Documento de Registro.

En cuanto a los factores de riesgo de las acciones, cabe destacar los siguientes:

### **2.1 Fluctuaciones en los precios de las Acciones de IAG**

Los inversores han de saber que el valor de una inversión en Acciones de IAG puede experimentar fluctuaciones al alza y también a la baja. El valor de mercado de las Acciones de IAG puede fluctuar y puede que no siempre refleje el valor del activo subyacente. Los resultados de IAG y el precio o liquidez de sus acciones pueden resultar afectados por una serie de factores que están fuera del control de IAG, incluidos los resultados de explotación y el comportamiento del precio de las acciones de otras compañías pertenecientes a las industrias y mercados en que opera el Grupo IAG, la especulación acerca de su negocio en los medios o en la comunidad inversora, cambios en las estimaciones de sus ingresos o beneficios, resultados y perspectivas de explotación inferiores a las previsiones, la publicación de informes de analistas y las condiciones generales del mercado.

### **2.2 Dado que IAG estará sujeto a restricciones de control y propiedad basadas en nacionalidad, los accionistas extracomunitarios podrán verse obligados a vender sus Acciones de IAG**

Para tener una licencia de operaciones y el Certificado de Operador Aéreo que les permita operar servicios aéreos programados en rutas europeas, las líneas aéreas europeas, incluidas British Airways e Iberia, deben estar mayoritariamente participadas y efectivamente controladas en todo momento por accionistas comunitarios.

Con el fin de salvaguardar los derechos de garantizar que British Airways y de Iberia conserven sus licencias de operaciones y Certificados de Operador Aéreo asociados para operar servicios aéreos en Europa y en virtud de los correspondientes convenios bilaterales, los Estatutos de IAG contienen disposiciones de transmisión obligatoria en virtud de las cuales los accionistas no comunitarios pueden estar obligados a vender la totalidad o parte de sus Acciones de IAG si el 40% o más del capital social o derechos de voto de IAG está directa o indirectamente en manos de accionistas extracomunitarios.

Cuando el Consejo de IAG adopte dicha medida, deberá comunicarlo en la forma prevista en los Estatutos a las Sociedades Rectoras de la Bolsa, a la Comisión Nacional del Mercado de Valores española y a los órganos reguladores de los demás mercados de valores en los que coticen las Acciones de IAG, en su caso, de tal manera que dichas instituciones puedan notificar a su vez la medida a firmas de servicios de inversión y entidades de crédito autorizadas a prestar servicios de inversión.

Para más información sobre el mecanismo de desinversión aplicable a nacionales extracomunitarios, incluido el precio pagado en caso de transmisiones obligatorias, véase el apartado 26.2.7 del Documento de Registro.

### **2.3 La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar afectada por el acuerdo de British Airways con los trustees de NAPS y APS**

Como parte del acuerdo alcanzado con los *trustees* del NAPS y APS, British Airways ha acordado no repartir ni declarar dividendos hasta la fecha del acuerdo de la próxima valoración actuarial trienal del NAPS y APS (hasta el 30 de junio de 2013). La capacidad de IAG para pagar dividendos a los accionistas en el futuro puede resultar por lo tanto afectada, en la medida en que IAG como accionista de British Airways no reciba dividendos de esta última.

Deberá tenerse igualmente en cuenta que el *Pensions Regulator* (regulador de pensiones británico) podría considerar la emisión de una notificación de aportación contra otro miembro del Grupo IAG (incluyendo IAG e Iberia) si British Airways realiza distribuciones extraordinarias de dividendos (una vez que pueda hacerlo) que se aparten del curso ordinario, cuando dicha distribución extraordinaria afecte de forma sustancialmente adversa a la capacidad del plan de cobertura del déficit de pensiones para atender sus obligaciones.

Los acuerdos de financiación de los que British Airways e Iberia son parte no establecen limitaciones a la distribución de dividendos.

### **2.4 Si los accionistas de IAG incumplen los requisitos de notificación impuestos por sus Estatutos podrían verse privados de la totalidad o parte de sus derechos de voto o, en algunos casos, pueden imponerse restricciones de transmisión.**

En virtud de los Estatutos de IAG, los titulares de Acciones de IAG tendrán obligaciones de notificación en relación con la declaración de la nacionalidad de los accionistas y determinadas obligaciones relacionadas con las limitaciones a la propiedad de las Acciones de IAG. Si los titulares de Acciones de IAG incumplieran estas obligaciones de notificación, podrían verse desprovistos temporalmente de los derechos de votos que confieren tales acciones.

En el apartado 26.2.7 del Documento de Registro se incluye más información en relación con estos requisitos de notificación.

## **2.5 Los titulares de CDIs de IAG estarán sujetos a los acuerdos sobre CDIs.**

Dado que las Acciones de IAG son valores españoles, no pueden ser liquidadas directamente dentro de CREST. CREST es el sistema electrónico de liquidación de valores del Reino Unido e Irlanda operado por Euroclear, que permite liquidar las órdenes cursadas sobre valores cotizados en la *Official List*. Para hacer posible la liquidación a través de CREST, IAG formalizará contratos de depósito que permitan a los inversores mantener y liquidar Acciones de IAG a través de CREST en forma de CREST *depository interests* (“**CDIs**”). Los CDIs representan derechos a acciones no británicas (en este caso, Acciones de IAG). Los CDIs de IAG representan derechos a Acciones de IAG.

Los titulares de CDIs de IAG sólo podrán ejercer sus derechos de voto cursando instrucciones a CREST Depositary Limited, como emisor de los CDIs de IAG, para que vote en su nombre y, por lo tanto, el proceso de ejercicio de derechos de voto (incluido el derecho de voto en juntas generales y el derecho a suscribir nuevas Acciones de IAG con carácter preferente) se dilatará más en el tiempo que el de los titulares de Acciones de IAG. Por este motivo, CREST Depositary Limited fijará una fecha límite para la recepción de instrucciones de todos los titulares de CDIs de IAG con respecto al evento societario correspondiente de IAG y los titulares de CDIs de IAG pueden disponer de períodos más breves para ejercer los derechos que confieren los CDIs de IAG que los accionistas de IAG para ejercer derechos inherentes a las Acciones de IAG. CREST Depositary Limited no ejercerá derechos de voto en relación con CDIs de IAG con respecto a los que no haya recibido instrucciones de voto en el plazo establecido. Para más información sobre los CDIs de IAG, véase el apartado 7.8. del Documento de Registro.

## **2.6 Los ADS de IAG podrían carecer de liquidez. La inexistencia de un mercado de negociación activo y con liquidez para los ADS de IAG podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.**

IAG actualmente tiene la intención de establecer un programa de ADR una vez consumada la Fusión y de mantener dicho programa de forma ininterrumpida.

Está previsto que IAG suscriba el Contrato de Depósito de IAG en la Fecha de Efectos de la Fusión o con anterioridad a la misma, si bien no existe ninguna obligación de IAG a dicho respecto. Si IAG suscribe el Contrato de Depósito de IAG, cada titular de ADS de BA tendrá derecho a recibir un (o el número apropiado, según corresponda) ADS de IAG por cada ADS de BA de su propiedad.

Si IAG no puede suscribir el Contrato de Depósito de IAG por cualquier motivo, el Depositario de British Airways podrá vender las Acciones de IAG emitidas a favor del Custodio por cuenta del Depositario de British Airways en la Fecha de Efectos de la Fusión y entregar el producto neto de la venta de las Acciones de IAG que corresponda (el cual podría ser menor que su valor de mercado) al titular de ADS de BA correspondiente.

Habida cuenta de que los ADS de IAG no cotizarán, ni serán objeto de negociación en ninguna bolsa estadounidense, ni de ningún otro país, los ADS de IAG sólo podrán ser objeto de negociación en un mercado OTC. Por ello, se advierte a los ADS de BA de que los ADS de IAG podrían carecer de liquidez. La inexistencia de un mercado de

negociación activo y con liquidez para los ADS de IAG podría dificultar la realización de operaciones con los mismos.

El Contrato de Depósito de IAG establecerá los derechos de los titulares de ADS de IAG y las tarifas y honorarios a pagar por los titulares de ADS de IAG al Depositario de IAG. Las Acciones de IAG que representan los ADS de IAG podrían revestir la forma de CDIs de IAG, dependiendo de los términos del Contrato de Depósito de IAG. En el supuesto de que IAG rescinda el Contrato de Depósito de IAG, los antiguos titulares de ADS de IAG que reciban Acciones de IAG (en forma de CDIs de IAG o no) tras la resolución del Contrato de Depósito de IAG podrían soportar costes y cargas por la tenencia de Acciones de IAG o de los CDIs de IAG representativos de dichas acciones directamente.

Finalmente, debido a la decisión de no solicitar la admisión a cotización de los ADS de IAG, las Acciones de IAG y los CDIs de IAG en la bolsa de Nueva York o cualquier otra bolsa de Estados Unidos de América, los titulares de Acciones de IAG (en forma de CDIs de IAG o no), incluidas Acciones de IAG o los CDIs de IAG representativos de dichas acciones recibidos como resultado de la resolución del Contrato de Depósito de IAG que residan en Estados Unidos de América podrían verse obligados a vender las acciones subyacentes en la Bolsa de Londres o las Bolsas Españolas, lo que podría requerir mucho más tiempo y ser más costoso para dichos titulares que liquidar los ADS de IAG.

**2.7 A menos que IAG publique un folleto o documento análogo en ciertas jurisdicciones, es posible que los accionistas residentes en tales jurisdicciones no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente.**

A fin de realizar una futura oferta de valores en determinadas jurisdicciones distintas de España, IAG podrá estar obligada a publicar en éstas un folleto o documento análogo de conformidad con la normativa local. Si IAG no pudiera o no quisiera publicar dicho documento en tales jurisdicciones, es posible que los titulares de Acciones de IAG que residan o tengan su domicilio social en ellas, incluidos titulares estadounidenses, no puedan ejercer en tales ofertas futuras sus derechos de suscripción preferente en relación con las acciones que tengan en IAG y no puedan vender sus derechos. Las participaciones accionariales de los accionistas que no puedan ejercer sus derechos de adquisición preferente con respecto a las acciones que tienen en IAG podrán ser objeto de dilución como consecuencia de ofertas futuras.

### **3. INFORMACIÓN FUNDAMENTAL**

#### **3.1 Declaración sobre el capital de explotación**

En opinión de IAG, el capital de explotación a disposición del Grupo IAG después de la Fusión de IAG será suficiente para sus requisitos actuales, es decir, como mínimo durante los primeros doce meses siguientes a la fecha de publicación de la presente Nota.

#### **3.2 Capitalización y endeudamiento**

Ver apartado 16 “Recursos de Capital” del Documento de Registro para la capitalización y endeudamiento de IAG.

La siguiente tabla recoge la capitalización y el endeudamiento de British Airways y de Iberia a 30 de septiembre de 2010, tal y como resulta de los estados financieros consolidados intermedios de septiembre no auditados de cada una de las compañías:

| <b>CAPITALIZACIÓN Y ENDEUDAMIENTO</b>   |                                      |                                 |                    |                    |
|---|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|
| <b>(millones de euros)</b>  |                                      | <b>30 de septiembre de 2010</b> |                    |                    |
|   |                                      | <b>British Airways (i)</b>      | <b>Iberia (ii)</b> | <b>Total (iii)</b> |
| <b>A</b>  | <b>Total deuda Corriente</b>         | <b>4.248</b>                    | <b>2.032</b>       | <b>6.281</b>       |
|   | Garantizada                          | 545                             | 226                | 771                |
|   | Asegurada                            | -                               | -                  | -                  |
|   | No garantizada / No asegurada        | 3.703                           | 1.808              | 5.510              |
| <b>B-</b>   | <b>Total deuda No corriente</b>      | <b>5.676</b>                    | <b>1.934</b>       | <b>7.610</b>       |
|   | Garantizada                          | 3.339                           | 385                | 3.724              |
|   | Asegurada                            | -                               | -                  | -                  |
|   | No garantizada / No asegurada        | 2.337                           | 1.549              | 3.886              |
| <b>C-</b>   | <b>Patrimonio Neto</b>               | <b>2.629</b>                    | <b>2.034</b>       | <b>n s</b>         |
|   | Capital                              | 331                             | 743                | n s                |
|   | Prima de emisión                     | 1.077                           | 120                | n s                |
|   | Otras reservas                       | 995                             | 1.233              | n s                |
|   | Acciones propias                     | (5)                             | (65)               | n s                |
|   | Intereses minoritarios               | 230                             | 3                  | n s                |
| <b>TOTAL (A + B + C)</b>  |                                      | <b>12.552</b>                   | <b>6.001</b>       | <b>n s</b>         |
| <b>DEUDA FINANCIERA BRUTA (iv)</b>  |                                      | <b>4.518</b>                    | <b>633</b>         | <b>5.151</b>       |
|   | Deuda a corto plazo                  | 545                             | 226                | 771                |
|   | Deuda a largo plazo                  | 3.944                           | 397                | 4.341              |
|   | Otros pasivos financieros corrientes | 29                              | 10                 | 39                 |
| <b>Menos efectivo y equivalentes de efectivo y otros activos financieros corrientes</b> |                                      | <b>(2.187)</b>                  | <b>(1.990)</b>     | <b>4.177</b>       |
|   | Efectivo y equivalentes de efectivo  | 632                             | 816                | 1.448              |
|   | Otros activos financieros corrientes | 1.555                           | 1.174              | 2.729              |
| <b>DEUDA FINANCIERA NETA</b>  |                                      | <b>2.331</b>                    | <b>(1.357)</b>     | <b>974</b>         |

#### Notas

- (i) Extraído sin ajuste significativo de la información financiera intermedia de seis meses no auditada a 30 de septiembre de 2010 y convertido de libras esterlinas en euros al tipo de cambio de 30 de septiembre de 2010 de 1,15.
- (ii) Extraído sin ajuste significativo del Estado de Situación Financiera consolidado (no auditado) a 30 de septiembre de 2010.
- (iii) La suma de (i) y (ii)
- (iv) El endeudamiento financiero bruto incluye los derivados financieros.
- (v) En la tabla anterior no se ha incluido IAG debido a la escasa importancia relativa de la entidad. A 31 de diciembre de 2009, la posición financiera de IAG se componía únicamente del capital social de 11.000 euros y cuentas a pagar de 4.000 euros.
- (vi) Más abajo se reproduce un ejemplo, que se incluyó en el Documento de Registro, de la capitalización de IAG, presentada como si la transacción hubiera tenido lugar el 30 de junio de 2010 de conformidad con la información del informe pro forma de propósito especial de IAG. Asimismo, en el Documento de Registro se incluyeron más datos de los ajustes y la información soporte de estos.

| <b>CAPITALIZACION PARA IAG PRO FORMA</b> |  |
|--|--|
|  | <b>30 de junio de 2010<br/>(millones de euros)</b> |
| <b>Total patrimonio neto</b>             | <b>4.042</b>                                       |
| Capital                                  | 927  |
| Prima de emisión:                        | 4.120  |
| Otras reservas                           | (1.253)  |
| Acciones propias                         | -  |
| Intereses minoritarios                   | 248  |

### **3.3 Intereses de las personas físicas y jurídicas participantes en la operación**

La Sociedad no tiene conocimiento de la existencia de alguna vinculación o interés económico significativo entre la Sociedad y las entidades que han participado en la operación y que se mencionan en el apartado 10.1 de esta Nota, salvo la relación estrictamente profesional derivada del asesoramiento legal.

Caja Madrid Bolsa, S. V., S. A., banco Agente de la Fusión de IAG, es una entidad del grupo del que es cabecera Caja de Ahorros y Monte de Pensiones de Madrid, accionista significativo de Iberia y que lo será también de IAG.

En la sección 23.2.1 del Documento de Registro se incluye una descripción de las operaciones vinculadas entre Caja Madrid e Iberia en los últimos tres ejercicios fiscales.

### **3.4 Motivos de la emisión y admisión a cotización**

Las acciones objeto de esta Nota se emitirán en relación con la fusión por absorción de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. (sociedad absorbida) y BA HOLDCO, S.A. Sociedad Unipersonal (sociedad absorbida) por parte de INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. Sociedad Unipersonal (sociedad absorbente).

La escritura de fusión se otorgará el 21 de enero de 2011 y está previsto que se inscriba en el Registro Mercantil en esa misma fecha.

Como resultado de la Fusión, y de acuerdo con la Ecuación de Canje, a través de un proceso que tendrá dos etapas (el *Scheme* de British Airways y la Fusión de IAG): (i) los Accionistas Ordinarios de British Airways (distintos de Iberia) recibirán 1 Acción de BA Holdco por cada Acción Ordinaria de British Airways y, a continuación, recibirán 1 Acción de IAG por cada Acción de BA Holdco previamente recibida; y (ii) los Accionistas de Iberia (distintos de BA Holdco) recibirán 1,0205 Acciones de IAG por cada Acción de Iberia.

La autocartera de Iberia y las participaciones cruzadas recíprocas entre British Airways e Iberia quedarán excluidas del canje de acciones mencionado anteriormente. Como parte de la Fusión, la autocartera de Iberia se amortizará y las participaciones cruzadas se mantendrán o se reconstituirán entre las respectivas sociedades operadoras.

El accionista único de IAG aprobó una ampliación de capital para atender la Ecuación de Canje por el importe máximo teórico de acciones que puedan ser emitidas por IAG, con previsión de suscripción incompleta. Asimismo, el accionista único de IAG delegó en el Consejo de Administración (con facultades expresas de sustitución), la facultad de ejecutar la ampliación de capital y dar nueva redacción del artículo 5º de los Estatutos Sociales de IAG.

Asimismo, al momento de consumarse la Fusión, IAG, como sociedad absorbente llevará a cabo las siguientes acciones:

- (i) La amortización de la totalidad del actual capital social de IAG (que asciende a 60.120 euros, representado por 120.240 acciones de 0,50 euros de valor nominal cada una) mediante la devolución de las aportaciones realizadas por Latorre & Asociados Consultaría, S. L., actual accionista único de IAG, y
- (ii) un aumento del capital social de IAG hasta un máximo de 1.049.928.242 euros mediante la emisión de un máximo 2.099.856.484 acciones de 0,50 euros de valor nominal cada una. Dicho importe es un máximo teórico, tal y como se explica más adelante, y las acciones que se emitan como resultado de la Fusión de IAG estarán dentro del mencionado máximo.

El importe exacto de la ampliación de capital de IAG dependerá del número de acciones de Iberia y BA Holdco en circulación en el momento anterior a la ejecución de la Fusión de IAG, por lo que no puede determinarse en este momento. Sin embargo, sí resulta posible determinar el importe máximo teórico de dicha ampliación y, correlativamente, el número máximo teórico de acciones a emitir por IAG (con base en el número máximo de acciones de Iberia y de BA Holdco que podrán existir en el momento inmediatamente anterior a la ejecución de la Fusión de IAG y que, consecuentemente, podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG).

El cálculo de dicho importe máximo se ha realizado, según se explica a continuación, asumiendo que todos los Bonos Convertibles de British Airways son objeto de conversión en acciones ordinarias de British Airways de forma previa a la Fusión de IAG al Tipo de Conversión Mínimo (tal y como este término se define más adelante y asumiendo que no hay otros ajustes), lo que implica que haya existido un previo cambio de control de British Airways, así como que todas las opciones bajo los Planes sobre Acciones de British Airways actualmente ejercitables son efectivamente ejercitadas y, por lo tanto, que se emite el número teórico máximo de acciones ordinarias que podrían ser emitidas por British Airways en relación con los Planes sobre Acciones de British Airways, todo lo cual es improbable que ocurra.

Una vez inscrita la escritura de fusión en el Registro Mercantil de Madrid las acciones representativas del capital social de las sociedades absorbidas (las cuales, tomando como referencia el capital social a 30 de septiembre de 2010, supondrán un total de 799.884.000 acciones de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S. A. y hasta un total de 1.283.574.862 acciones de BA HOLDCO, S. A.) serán canjeadas por Acciones de IAG de acuerdo con la Ecuación de Canje.

En relación con el canje de acciones de Iberia por acciones de IAG, conforme a lo dispuesto anteriormente, los accionistas de Iberia que sean titulares de acciones que

representen fracciones del número de acciones de Iberia conforme al tipo de canje acordado podrán agruparlas o transmitir las a efectos de su canje de acuerdo con dicho tipo.

A estos efectos, la Junta General de accionistas de Iberia ha aprobado un mecanismo orientado a facilitar la realización del canje a aquellos accionistas de Iberia que sean titulares de un número de acciones que no sea múltiplo exacto del tipo de canje propuesto (1,0205 acciones ordinarias de IAG de 0,50 euros de valor nominal unitario por cada acción ordinaria de Iberia de 0,78 euros de valor nominal). Los términos y condiciones fundamentales de ese mecanismo son los siguientes:

- (i) Habida cuenta de que la relación de canje de la fusión equivale, en términos unitarios, a la entrega de una acción de IAG por cada 1/1,0205 acciones de Iberia, cada accionista de Iberia que, por aplicación de la mencionada relación unitaria de canje, tenga derecho a percibir un número entero de acciones de IAG y le sobren fracciones o picos de acciones de Iberia, podrá transmitir dichas fracciones o picos a la entidad agente de picos, Caja Madrid Bolsa S. V., S. A., (en adelante, la “**Entidad de Picos**”), todo ello en el bien entendido de que, para el cálculo del pico correspondiente a cada posición de accionista, se computarán la totalidad de las acciones de Iberia que formen esa posición.

Se entenderá que cada accionista de Iberia se acoge al sistema de adquisición de picos aquí previsto, sin que sea necesario que remita instrucciones a la entidad participante en IBERCLEAR correspondiente, la cual le informará del resultado de la operación una vez concluida ésta.

- (ii) Atendiendo al tipo de canje acordado, el importe de la fracción o pico de acción de Iberia de cada posición de accionista será igual al resultado del siguiente mecanismo de cálculo, teniendo en cuenta que todo accionista de Iberia recibirá, al menos, una acción ordinaria de IAG y que toda fracción o pico será inferior a la unidad:
  - a) Número de acciones ordinarias de IAG a recibir: será el resultado de multiplicar (i) el número de acciones de Iberia de la posición de accionista en cuestión por (ii) 1,0205, redondeando el resultado al número entero inferior.
  - b) Fracción a transmitir a la Entidad de Picos: será el resultado de dividir (i) los decimales que resulten del cálculo del párrafo a) anterior antes de hacer el redondeo por (ii) 1,0205.

A título de ejemplo (los picos se redondean a efectos de este ejemplo al quinto decimal):

- Si una posición tiene un saldo de una acción de Iberia, recibirá en canje una acción ordinaria de IAG y tendrá un pico de 0,02009 acciones de Iberia que transmitirá a la Entidad de Picos inmediatamente antes de la entrega de las acciones de IAG en virtud de la fusión.
- Si una posición tiene un saldo de 10 acciones de Iberia, recibirá en canje 10 acciones ordinarias de IAG y tendrá un pico de 0,20088 acciones de Iberia que

transmitirá a la Entidad de Picos inmediatamente antes de la entrega de las acciones de IAG en virtud de la fusión.

- Si una posición tiene un saldo de 25 acciones de Iberia, recibirá en canje 25 acciones ordinarias de IAG y tendrá un pico de 0,50220 acciones de Iberia que transmitirá a la Entidad de Picos inmediatamente antes de la entrega de las acciones de IAG en virtud de la fusión.
  - Si una posición tiene un saldo de 50 acciones de Iberia, recibirá en canje 51 acciones ordinarias de IAG y tendrá un pico de 0,02450 acciones de Iberia que transmitirá a la Entidad de Picos inmediatamente antes de la entrega de las acciones de IAG en virtud de la fusión.
- (iii) El precio de adquisición de cada pico será igual a la media aritmética del precio medio ponderado de las acciones de Iberia en el Sistema de Interconexión Bursátil (Mercado Continuo) durante las tres últimas sesiones bursátiles efectivas de Iberia en las Bolsas españolas multiplicado por el importe del pico en cuestión y redondeado al céntimo de euro más próximo por defecto.
- (iv) La Entidad de Picos, actuando en nombre y por cuenta propia, adquirirá los picos que sobren en las posiciones de los accionistas de Iberia y procederá a canjearlas por las acciones de IAG que correspondan según el tipo de canje de la fusión.

La Sociedad estima que el número de acciones que adquirirá el Agente de Picos no será significativo.

***Número de acciones de Iberia que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG***

El número de acciones representativas del capital social de Iberia que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG será de 799.884.000 acciones. Dicho importe es el resultado de restar al número total de acciones en que se divide actualmente el capital social de Iberia (953.103.008) los siguientes números de acciones:

- (i) 125.321.425 acciones ordinarias de Iberia de 0,78 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas del 13,15% de su capital social, titularidad de British Airways a través de sociedades filiales íntegramente participadas. Tal y como se explica en el apartado 3 del Documento de Registro, esta participación será transmitida a BA Holdco antes de la ejecución de la Fusión de IAG y reclasificada y, en consecuencia, conforme a lo previsto en el artículo 26 de la Ley 3/2009, no serán canjeadas por Acciones de IAG y quedarán extinguidas; y
- (ii) 27.897.583 acciones ordinarias de Iberia de 0,78 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas del 2,927% de su capital social. Dichas acciones son las acciones en autocartera de Iberia. Dicha autocartera no se canjeará por Acciones de IAG teniendo en cuenta que será amortizada con anterioridad a la efectividad de la segregación de Iberia a favor de Iberia Opco.

Aplicando la Ecuación de Canje (de 1,0205 Acciones de IAG por cada acción de Iberia), las referidas 799.884.000 acciones de Iberia podrán ser canjeadas por un total de 816.281.622 Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG.

***Número máximo de acciones de BA Holdco que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión***

El número de acciones de BA Holdco que podrán ser canjeadas por Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG dependerá del número de acciones de BA Holdco que se emitirán con motivo del *Scheme* de British Airways.

A estos efectos, con motivo del *Scheme* de British Airways, los titulares de Acciones Ordinarias de British Airways, con excepción de Iberia, la propia BA Holdco y el titular de la acción de voto especial en British Airways, recibirán una nueva acción de BA Holdco por cada Acción Ordinaria de British Airways. A estos efectos, el número máximo teórico de Acciones Ordinarias de British Airways que podrán existir de forma inmediatamente anterior a la ejecución del *Scheme* de British Airways (excluyendo la participación de Iberia en British Airways) es de 1.283.574.862 acciones, número calculado sobre la base de la conversión total de los Bonos Convertibles al Tipo de Conversión Mínimo (lo que implica que se haya producido un cambio de control de British Airways) y de que todas las opciones bajo los Planes sobre Acciones de British Airways actualmente ejercitables son efectivamente ejercitadas, lo que es improbable que ocurra.

Sin embargo, asumiendo que no se produce un cambio de control de British Airways antes de la Fusión, que los titulares de los Bonos Convertibles no ejercitan su derecho de conversión en relación con los Bonos Convertibles y que no se ejercitan las opciones potencialmente ejercitables bajo los Planes de Acciones de BA, BA Holdco emitirá 1.038.611.745 acciones en virtud del *Scheme* de British Airways que serían canjeadas por 1.038.611.745 acciones ordinarias de IAG con motivo de la Fusión.

Dicho importe máximo teórico ha sido calculado con base en el capital social de British Airways, a 30 de septiembre de 2010, representado por 1.153.689.440 Acciones Ordinarias de 25 peniques de valor nominal cada una (número que no incluye la acción de voto especial de British Airways que será cancelada antes de la ejecución del *Scheme* de British Airways) y tomando en consideración las siguientes circunstancias:

- (a) La participación de Iberia en British Airways, que actualmente comprende 115.077.695 acciones de British Airways de 25 peniques de valor nominal cada una, no participará en el *Scheme* de British Airways y dichas acciones continuarán existiendo como una clase distinta.
- (b) Con anterioridad a la ejecución del *Scheme* de British Airways, British Airways procederá a emitir una acción nueva (que no participará en el *Scheme* de British Airways) que será suscrita por BA Holdco y utilizará el importe recibido por dicha suscripción para cancelar la acción de voto especial actualmente existente.
- (c) El capital social actual de British Airways podría ser objeto de variación como consecuencia de la emisión de nuevas acciones relacionadas con los Planes sobre

Acciones de British Airways y con los Bonos Convertibles emitidos por dicha entidad. A estos efectos:

- (i) Debe tenerse en cuenta el número teórico máximo de acciones que podrían ser emitidas por British Airways bajo los Planes sobre Acciones de British Airways en relación con las opciones actualmente ejercitables. Dicho máximo es, a 30 de septiembre de 2010, de 7.950.880 acciones de 25 peniques de valor nominal cada una, asumiendo que todas las opciones ejercitables a 30 de septiembre de 2010 bajo los Planes sobre Acciones de British Airways sean efectivamente ejercitadas, lo que es improbable que ocurra. Dicho número de acciones representa el 0,60% del capital social de British Airways a 30 de septiembre de 2010.
- (ii) Asimismo, debe considerarse el número máximo teórico de acciones que podrían ser emitidas por British Airways como consecuencia de la conversión de los Bonos Convertibles.

De conformidad con las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles, cada Bono Convertible es convertible a opción de su titular en acciones ordinarias de British Airways, a un precio de conversión inicial de £1,89 por acción ordinaria (el “**Tipo de Conversión Inicial**”).

Actualmente el número máximo de acciones ordinarias que pueden ser emitidas como resultado de la Conversión de los Bonos Convertibles al Tipo Inicial de Conversión y asumiendo que no hay otros ajustes es 185.185.185. Sobre la base del capital social de British Airways e Iberia, esto representaría aproximadamente, a 30 de septiembre de 2010, el 9,98% del total del capital social de IAG.

El Tipo de Conversión Inicial será objeto de ajuste en determinadas circunstancias (entre las que se incluyen, por ejemplo, en caso de consolidación, reclasificación o subdivisión de las acciones ordinarias de British Airways) y, en particular, en un supuesto de cambio de control de British Airways. La consolidación del capital social de British Airways descrita en el apartado 3.6.5.1 del Documento de Registro que será ejecutada en el marco de la implementación de la Estructura de Nacionalidad de British Airways, no implicará la realización de un ajuste bajo las Condiciones Originales de los Bonos Convertibles.

Si tal cambio de control se produce entre el 14 de agosto de 2010 y el 13 de agosto de 2011, el precio de conversión pasará a ser de £1,476717 (el “**Tipo de Conversión Mínimo**”). Sobre la base de este Tipo de Conversión Mínimo y asumiendo que no se realiza ningún otro ajuste, el número máximo de acciones ordinarias de British Airways que habría que emitir como resultado de la conversión de todos los Bonos Convertibles es 237.012.237 acciones de 25 peniques de valor nominal cada una. Dicho número de acciones es el resultado de dividir el importe de los Bonos Convertibles pendientes de amortización a 30 de septiembre de 2010 (es decir, 350.000.000 de libras esterlinas) entre el Tipo de Conversión Mínimo. Debe señalarse que este número máximo está basado en la asunción teórica

de que se produce un cambio de control de British Airways antes de la fecha de admisión a cotización de las Acciones de IAG (*Listing Date*) (tal y como se define en la Trust Deed Suplementaria), de tal forma que resulte de aplicación el Tipo de Conversión Mínimo de £1,476717 por acción ordinaria de British Airways y no el Tipo de Conversión Inicial de £1,89.

Sobre la base de este Tipo de Conversión Mínimo, y asumiendo que no hay otros ajustes, el número máximo de acciones ordinarias que British Airways puede verse obligado a emitir como resultado de la conversión de todos los Bonos Convertibles es 237.012.237 acciones. Sobre la base del capital social de British Airways e Iberia, esto representaría aproximadamente, a 30 de septiembre de 2010, el 12,78% del total del capital social de IAG.

Por tanto, como consecuencia del *Scheme*, BA Holdco podría llegar a emitir hasta un máximo teórico de 1.283.574.862 acciones de 0,50 euros de valor nominal cada una de ellas, como escenario teórico en el supuesto de que (i) se produjese un cambio de control de British Airways antes de la Fusión de tal forma que resultase de aplicación el Tipo de Conversión Mínimo, (ii) todos los obligacionistas ejercitasen su derecho de conversión, y (iii) todas las opciones potencialmente ejercitables bajo el Plan sobre Acciones de British Airways fuesen efectivamente ejercitadas.

Aplicando la Ecuación de Canje (de 1 acción de IAG por cada acción de BA Holdco) al escenario teórico antes mencionado, el referido máximo de 1.283.574.862 acciones de BA Holdco podrá ser canjeado por un máximo teórico de 1.283.574.862 Acciones de IAG con motivo de la Fusión de IAG.

De esta manera, el número máximo de acciones ordinarias que pueden ser emitidas como resultado de la Conversión de los Bonos Convertibles y los Planes sobre Acciones de British Airways, tal y como se describen anteriormente, representaría el 13,21% del total del capital social de IAG (teniendo en cuenta el capital social de British Airways e Iberia a 30 de septiembre de 2010). Dicho porcentaje sería de 10,41% si los Bonos Convertibles se convirtiesen al Tipo Inicial de Conversión<sup>1</sup>. Dicho porcentajes, a 31 de diciembre de 2010, es del 13,16% y del 10,37% respectivamente, teniendo en cuenta que a **31 de diciembre de 2010** (i) el capital social de Iberia y de British Airways no se han modificado desde el 30 de septiembre de 2010 (ii) ningún titular de Bonos Convertibles a 31 de diciembre de 2010 ha ejercitado la conversión y por tanto el importe nominal en circulación de los Bonos Convertibles es de 350 millones de libras y (iv) el número máximo de acciones que se podrían emitir por British Airways en relación con las opciones ejercitables a 31 de diciembre de 2010 es de 7.084.117.

---

<sup>1</sup> Tales porcentajes han sido calculados teniendo en cuenta el número de acciones tras la ejecución de la Fusión y previa Conversión de las Acciones de IAG (véase los apartados 1.9 y 22.6.3 del Documento de Registro).

## 4. INFORMACIÓN SOBRE LAS ACCIONES

### 4.1 Naturaleza de las acciones

Las Acciones de IAG que van a emitirse y admitirse a cotización son acciones ordinarias de IAG, de un valor nominal cada una de ellas de 0,50 euros, de una misma clase y serie.

El Código ISIN (número internacional de identificación del valor) de las actuales acciones de IAG es el ES0177542000. Este Código ISIN será dado de baja una vez se hayan amortizado la totalidad de las Acciones de IAG existentes a la fecha de la presente Nota en el marco de la Fusión.

Adicionalmente, las acciones que se emitan como resultado de la Fusión de IAG tendrán asignado el Código ISIN ES0177542018.

Dado que el objeto social de IAG incluye la explotación de servicios de transporte aéreo de pasaje, mercancía de cualquier clase y correo, de manera directa o indirecta a través de la tenencia de acciones o intereses en compañías u otras personas jurídicas españolas o extranjeras, con objeto social idéntico o similar, (incluso a través de la tenencia de acciones en las sociedades operadoras Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora y British Airways Plc, cada una de las cuales tiene o tendrá derechos y licencias de explotación concedidos a tenor de la legislación aplicable), el capital social de IAG estará representado por acciones nominativas en las que figurará expresamente la nacionalidad del accionista conforme a lo establecido en el artículo 86 de la Ley 14/2000 de 29 de diciembre sobre medidas fiscales, administrativas y sociales, en su redacción vigente en cada momento.

### 4.2 Legislación aplicable a las acciones

Las Acciones de IAG estarán reguladas por la legislación española, concretamente por el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y por la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores española (la “**Ley del Mercado de Valores**”), y los reglamentos que las desarrollan.

Puesto que IAG es una sociedad de nacionalidad española que se admitirá en la Lista Oficial de la UKLA, IAG estará regulada tanto por la CNMV como por la UKLA.

La CNMV es la autoridad competente para la aprobación del Documento de Registro y la Nota sobre las Acciones al ser España el Estado miembro de origen de conformidad con la normativa comunitaria. Asimismo, será la autoridad competente para cualquier otro documento de registro o nota sobre las acciones que se tenga que aprobar en el futuro de conformidad con las normas comunitarias.

Habida cuenta de que IAG solicitará la admisión a cotización de sus acciones en el segmento premium de la Official List de la UKLA, estará sujeta a las reglas de cotización (*Listing Rules*) y a las reglas sobre publicidad y transparencia (*Disclosure and Transparency Rules*) de la UKLA tal y como se explica en el apartado 7.6 del Documento

de Registro. Igualmente, en el apartado 7.6 del Documento de Registro se exponen los principales rasgos de la cotización en régimen de *premium listing*.

Las *Listing Rules* de la UKLA son normas publicadas por la *Financial Services Authority* que establecen los requisitos mínimos para la admisión a cotización de valores, las obligaciones continuas de los emisores después de la admisión a cotización y el contenido, examen y publicación de circulares a los accionistas y alguna información dirigida a los mismos.

Para más información sobre el marco legislativo y regulatorio aplicable a las acciones véase el apartado 7.6 del Documento de Registro.

#### **4.3 Forma de representación de las acciones**

Las Acciones de IAG están representadas por anotaciones en cuenta y se inscribirán en el registro contable mantenido por Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S. A. U. (“**IBERCLEAR**”), con domicilio social en Madrid, en Plaza de la Lealtad 1 y sus entidades participantes (las “**Entidades Participantes**”).

Para más información sobre la forma de representación de las Acciones de IAG y la emisión de CDIs véase el apartado 7.8 del Documento de Registro.

#### **4.4 Divisa de las acciones**

Las Acciones de IAG están denominadas en euros. Los CDIs estarán denominados en libras.

#### **4.5 Derechos que las acciones confieren a sus titulares**

Todas las acciones representativas del capital social de IAG son (y serán a partir de la consumación de la Fusión) de la misma clase y serie y tienen por tanto los mismos derechos políticos y económicos reconocidos en la Ley y en los Estatutos Sociales de IAG.

En particular, las Acciones de IAG confieren (y conferirán a partir de la consumación de la Fusión) a sus titulares los siguientes derechos, conforme a la Ley de Sociedades de Capital y los Estatutos Sociales de IAG:

##### *4.5.1 Derecho de participar en el reparto de las ganancias sociales*

Las acciones otorgan el derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales de IAG. El derecho del accionista a participar en las ganancias sociales es un derecho abstracto que no se concreta hasta que IAG acuerde el reparto al dividendo. Por tanto, el derecho al dividendo del accionista sólo nace cuando el reparto de dicho dividendo es aprobado por IAG. Las acciones no conceden derecho a percibir un dividendo mínimo.

#### 4.5.2 *Derecho de participar en el reparto del patrimonio resultante de la liquidación*

Las acciones otorgan a sus titulares el derecho a participar en el patrimonio resultante de la liquidación de IAG.

#### 4.5.3 *Derecho de suscripción preferente en la emisión de Acciones de IAG*

De conformidad con lo dispuesto en la Ley de Sociedades de Capital, todas las acciones representativas del capital social de IAG gozan del derecho de suscripción preferente en las ampliaciones de capital social con emisión de Acciones de IAG, ordinarias o privilegiadas, con cargo a aportaciones dinerarias. Todo ello, sin perjuicio de la posibilidad de exclusión, total o parcial, del citado derecho por virtud de acuerdo de la junta general de accionistas de IAG o por los administradores en los términos previstos en los artículos 308, 417 y 504 al 506 de la Ley de Sociedades de Capital y de los demás supuestos previstos en la Ley en que no procede el derecho de suscripción preferente.

Dado que IAG cotizará en el segmento “Premium” en la Lista Oficial de la UKLA y será admitida a negociación en la Bolsa de Valores de Londres, al poner a la venta acciones propias con pago en dinero tendrá que ofrecerlas de forma preferente a sus accionistas en proporción al valor nominal de su participación, aplicándose a estos efectos mutatis mutandi las disposiciones del artículo 14 de los Estatutos Sociales de IAG en materia de derechos de suscripción preferente.

Igualmente, gozan del derecho de asignación gratuita de Acciones de IAG reconocido por la Ley de Sociedades de Capital para el supuesto de realización de ampliaciones de capital con cargo a reservas.

#### 4.5.4 *Derecho de asistir y votar en las Juntas Generales de Accionistas e impugnar los acuerdos sociales*

Todas las Acciones de IAG tienen derecho de voto. El titular de Acciones de IAG tendrá el derecho de asistir y votar en las Juntas Generales de accionistas y de impugnar los acuerdos sociales, de acuerdo con el régimen general establecido en la Ley de Sociedades de Capital y con sujeción a los Estatutos Sociales de IAG. En particular, todos los accionistas podrán asistir a la Junta General de accionistas.

Cada acción da derecho a un voto y no existen limitaciones estatutarias al número máximo de votos que pueda emitir un mismo accionista o sociedades pertenecientes a un mismo grupo.

#### 4.5.5 *Derecho de información*

Las Acciones de IAG gozan del derecho de información recogido con carácter general en el artículo 93.b) de la Ley de Sociedades de Capital, y con carácter particular en el artículo 197 del mismo texto legal. Gozan, asimismo, de aquellas especialidades que en materia de derecho de información se recogen en el articulado de la Ley de Sociedades de Capital de forma pormenorizada al tratar de la modificación de estatutos, ampliación y reducción del capital social, aprobación de las cuentas anuales, emisión de obligaciones convertibles o no en acciones, transformación, fusión y

escisión, disolución y liquidación de la sociedad, y otros actos u operaciones societarias. El Consejo de Administración estará obligado a facilitar la información solicitada salvo si la información o aclaración solicitada sea innecesaria, a juicio del Consejo de Administración, para formar opinión sobre las cuestiones sometidas a la decisión de los accionistas o, por cualquier causa, se estime abusiva.

Al cotizar las acciones de IAG en el segmento Premium de la *Official List*, IAG estará sujeta a algunas obligaciones relativas a la publicación de una nota explicativa para los accionistas en determinadas circunstancias. Por ejemplo, si el Emisor tiene intención de celebrar una operación que no está incluida en el tráfico ordinario del negocio, y dependiendo de la dimensión de la operación en relación con el tamaño del Emisor, por ejemplo, en el caso de una “operación de clase 1” (es decir, una operación importante para una cotizada, cuya dimensión hace que se alcance el umbral del 25% en cualquier “prueba de clase”), el Emisor, entre otras cosas, tendrá que publicar una circular explicativa (un documento emitido a los titulares de las acciones cotizadas en el que se incluyen detalles sobre la pertinente operación) dirigida a los accionistas y obtener su aprobación antes de llevar a cabo la operación en cuestión. Asimismo, si el Emisor tiene intención de celebrar una operación o acuerdo con una parte vinculada o cualquiera de sus filiales (o una transacción entre el emisor y cualquier otra persona con el propósito y que tenga el efecto de beneficiar a una parte vinculada), tendrá que publicar en primer lugar una circular explicativa dirigida a los accionistas y obtener su aprobación. Para más información véase el apartado 7.6 del Documento de Registro.

#### **4.6 En el caso de nuevas emisiones, una declaración de los acuerdos, autorizaciones y aprobaciones en virtud de los cuales se han creado y/o emitido o se crearán y/o emitirán los valores.**

La emisión de de las Acciones de IAG ha sido aprobada por el Accionista Único de IAG el 29 de noviembre de 2010. Asimismo, la Fusión ha sido aprobada por las Juntas Generales de las sociedades que se disolverán, es decir, BA Holdco e Iberia y por la Junta General de British Airways (celebradas cada una el 29 de noviembre de 2010).

#### **4.7 En caso de nuevas emisiones, fecha prevista de emisión de los valores**

Las Acciones de IAG se emitirán en virtud de la escritura pública de fusión y elevación a público de acuerdos sociales, que está previsto se otorgue el 21 de enero de 2011.

#### **4.8 Restricciones a la libre transmisibilidad de las acciones**

Los Estatutos no contienen ninguna limitación a la libre transmisibilidad de las acciones representativas del capital social de IAG. Las Acciones de IAG serán libremente transmisibles a tenor de la Ley de Sociedades de Capital, de la Ley del Mercado de Valores y de otra normativa de aplicación en vigor.

Sin perjuicio de lo anterior, los Estatutos Sociales de IAG establecen una serie de obligaciones especiales de información sobre la titularidad de las acciones representativas de su capital social así como determinadas limitaciones a la titularidad de Acciones de IAG, teniendo en cuenta las restricciones en materia de propiedad y control previstas en

la normativa aplicable o en los convenios bilaterales de transporte aéreo firmados por el Reino Unido y España, descritas en el apartado 11.3 del Documento de Registro.

#### 4.8.1 *Obligaciones de información*

De acuerdo con los Estatutos Sociales de IAG, los accionistas deberán comunicar a IAG toda adquisición o enajenación de acciones o de intereses en las Acciones de IAG que directa o indirectamente conlleve la adquisición o enajenación de un porcentaje igual o superior al 0,25% del capital social, o de los derechos de voto correspondientes, con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y/o del adquirente obligado a notificar, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas (o de intereses sobre las mismas) o de cualesquiera otras cargas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren.

Adicionalmente, en los términos del artículo 10 de los Estatutos Sociales, IAG podrá exigir a cualquier accionista, o a cualquier otra persona con un interés conocido o aparente sobre las Acciones de IAG, que le suministre por escrito la información que IAG le requiera en relación con la titularidad efectiva de las acciones en cuestión o el interés sobre las mismas, incluida cualquier información que IAG juzgue necesaria o conveniente a efectos de determinar si la nacionalidad de los titulares de dichas acciones pueden llegar a perjudicar los derechos de explotación de IAG o de las Sociedades Operadoras y adoptar las medidas previstas en los Estatutos Sociales y en la normativa aplicable para proteger dichos derechos de explotación. Los Estatutos Sociales de IAG definen los derechos de explotación como la totalidad o una parte de cualquier autorización, permiso, licencia o privilegio, concedido o del que se disfrute en virtud de un contrato, tratado o convenio de servicios aéreos o por otro motivo, que permita la explotación de un servicio aéreo.

En caso de incumplimiento de dichas obligaciones por parte de un accionista o de cualquier otra persona con un interés conocido o aparente sobre las Acciones de IAG, el Consejo de IAG podrá acordar la suspensión de los derechos políticos del titular de las acciones en cuestión de tal forma que dejará de estar legitimado para ejercitar sus derechos de voto en las Juntas Generales de accionistas o cualesquiera otros derechos políticos. Si las acciones respecto de las cuales ha existido un incumplimiento de las obligaciones de información descritas representan un porcentaje igual o superior al 0,25% del capital de IAG, el Consejo de IAG podrá establecer igualmente la negativa a registrar cualquier transmisión de dichas acciones a menos que:

- (i) el accionista cumpla con su obligación de facilitar toda la información solicitada; y
- (ii) la transmisión se refiera únicamente a una parte de la participación del accionista y que cuando se solicite su registro se acompañe de un certificado emitido por el accionista, a satisfacción del Consejo de Administración, que acredite, después de un análisis adecuado y exhaustivo, que ninguna de las acciones objeto de transmisión puede calificarse como una acción cuyo titular ha incumplido con las obligaciones de información correspondientes.

IAG mantendrá, además del libro registro de acciones nominativas, un registro de acciones titularidad de accionistas que no sean miembros de la Unión Europea, un

registro de acciones titularidad de personas que tengan nacionalidad española y un registro de acciones titularidad de ciudadanos británicos (en todos los casos, según la definición incluida en los Estatutos Sociales).

El Consejo de Administración de IAG publicará de forma periódica el número de Acciones de IAG inscritas en el registro de acciones titularidad de accionistas que no sean miembros de la UE.

#### 4.8.2 *Limitaciones a la titularidad de Acciones de IAG*

Si el Consejo de IAG considera que es necesario o conveniente adoptar medidas para proteger un derecho de explotación de IAG o de las Sociedades Operadoras teniendo en cuenta la nacionalidad de los accionistas o personas con un interés sobre las Acciones de IAG, podrá adoptar cualquiera de las medidas previstas a estos efectos en el artículo 11 de los Estatutos Sociales, incluyendo la determinación de un máximo de acciones que podrán ser titularidad de accionistas que no sean miembros de la Unión Europea que no será en ningún caso inferior al 40% del capital de IAG.

Cuando el Consejo de IAG adopte una medida a estos efectos, deberá notificarlo a las sociedades rectoras de las Bolsas, a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a los órganos reguladores del resto de mercados de valores en los que coticen las Acciones de IAG, en su caso, a efectos de la debida publicidad y de forma que las referidas instituciones puedan comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversión y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. La citada circunstancia deberá ser notificada asimismo al Ministerio de Fomento español a través de la Dirección General de Aviación Civil, a la *Civil Aviation Authority* del Reino Unido y al resto de autoridades competentes con respecto a los derechos de explotación de los que sean titulares o disfruten las Sociedades Operadoras.

Dicha circunstancia se hará igualmente pública en la forma establecida para la realización de comunicaciones conforme a las normas y disposiciones del regulador competente y de cada mercado de valores en el que coticen o se negocien, a instancias de IAG, sus acciones o los títulos que acrediten el derecho a recibirlas.

Una vez que tal circunstancia haya sido debidamente notificada, no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de Acciones de IAG con o entre personas que no sean miembros de la Unión Europea a menos que vaya acompañada de un certificado emitido por el Consejo de IAG que acredite que la adquisición o transmisión no supera el máximo permitido determinado por el mismo.

Adicionalmente, en este supuesto, el Consejo de IAG podrá (i) acordar la suspensión de los derechos de voto y demás derechos políticos de dichas acciones así como (ii) requerir a sus titulares para que procedan a enajenar las correspondientes acciones de tal forma que ningún accionista que no sea miembro de la Unión Europea tenga la titularidad directa ni indirecta de dichas acciones o tenga un interés sobre las mismas. En caso de que no se lleve a cabo dicha transmisión en los términos previstos en los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración podrá hacer que IAG adquiera las acciones correspondientes (para su ulterior amortización) de acuerdo con la legislación aplicable. Esta adquisición se llevará a cabo al precio que resulte menor entre: (a) el

valor teórico contable de las acciones correspondientes de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicado; y (b) el precio medio de cotización de una acción ordinaria de IAG según la “*Daily Official List*” de la Bolsa de Londres del Día Hábil en que las mismas fueron adquiridas por una persona originaria de un estado que no es miembro de la Unión Europea.

Al decidir sobre qué acciones podrán aplicarse las sanciones previstas en el párrafo anterior, el Consejo de IAG tendrá en consideración el orden cronológico en que las acciones titularidad de personas que no sean miembros de la Unión Europea hayan sido o deban ser inscritas en el correspondiente registro de Acciones de IAG, salvo en circunstancias en las que la aplicación de dicho criterio no resulte equitativo o exista la posibilidad de que por cualquier motivo haga que el ejercicio de las facultades del Consejo de IAG derivadas del artículo 11 de los Estatutos Sociales devenga ilegal o inexigible, en cuyo caso, el Consejo de IAG aplicará el criterio o criterios que, a su absoluta discreción, considere adecuados.

#### **4.9 Indicación de la existencia de cualquier oferta obligatoria de adquisición y/o normas de retirada y recompra obligatoria en relación con los valores**

El *City Code on Takeovers and Mergers* del Reino Unido no resultará de aplicación a IAG (en su condición de sociedad objeto de la oferta y, en cambio, se aplicará a IAG el Real Decreto 1066/2007 sobre el régimen de las ofertas públicas de adquisición de valores (que son las regulaciones que rigen para las adquisiciones de compañías españolas). Dicha normativa española también será de aplicación en caso de que IAG realice una oferta pública de adquisición en relación con una sociedad española. No obstante, el *City Code on Takeovers and Mergers* británico regiría en el caso de que IAG fuera un oferente respecto a un objetivo para el cual rigiera el *City Code on Takeovers and Mergers* británico.

Las ofertas públicas de adquisición en España pueden ser obligatorias o voluntarias.

Quien alcance el control de una sociedad española cuyas acciones estén admitidas a negociación en las Bolsas de Valores Españolas quedará obligado a formular una oferta pública de adquisición sobre la totalidad de las acciones de la sociedad afectada así como sobre aquellos otros valores que directa o indirectamente den opción a la suscripción o adquisición de acciones (incluyendo las obligaciones convertibles y canjeables) a un precio equitativo, ya lo consiga:

- mediante la adquisición de acciones u otros valores que confieran, directa o indirectamente, derechos de voto en dicha sociedad;
- mediante pactos parasociales con otros titulares de valores; o
- como consecuencia de otros supuestos de efecto equivalente establecidos en la legislación vigente (i.e. supuestos de tomas de control indirectas como consecuencia de fusiones, reducciones de capital, variaciones en la autocarera de la sociedad afectada, o conversión o canje de valores).

Se entenderá que una persona ha obtenido el control de una sociedad, individualmente o de forma conjunta con las personas que actúen en concierto con ella, cuando se dé uno de los siguientes supuestos:

- cuando alcance, directa o indirectamente, un porcentaje de derechos de voto igual o superior al 30%; o
- cuando haya alcanzado un porcentaje de derechos de voto inferior al 30% y designe, en los 24 meses siguientes a la fecha de la adquisición de dicho porcentaje, un número de consejeros que, unidos, en su caso, a los que ya hubiera designado, representen más de la mitad de los miembros del órgano de administración de la sociedad afectada. En este sentido, la normativa prevé una serie de situaciones en las que se presume que, salvo prueba en contrario, los consejeros han sido nombrados por el oferente o por las personas que actúan en concierto con él.

A los efectos del cómputo de los porcentajes de derechos de voto, la normativa aplicable establece las siguientes reglas:

- los porcentajes de derechos de voto que correspondan a (i) las sociedades que pertenezcan al mismo grupo que el oferente; (ii) los miembros del consejo de administración del oferente o de las demás sociedades de su grupo; (iii) las personas que actúen en nombre propio pero por cuenta o de forma concertada con el oferente; (iv) los derechos de voto que el oferente pueda ejercer de manera libre y duradera en virtud de un poder conferido por los titulares o tenedores de las acciones, en ausencia de instrucciones específicas sobre los mismos; y (v) los derechos de voto correspondientes a acciones poseídas por persona interpuesta, entendiéndose por tal aquel tercero a quien la persona obligada a formular la oferta deje total o parcialmente cubierto de los riesgos inherentes a las adquisiciones o transmisiones o a la posesión de las acciones, se atribuirán al oferente;
- los derechos de voto procedentes de la titularidad dominical de las acciones, como los derechos de voto que se disfruten por concepto de usufructo o prenda o en virtud de cualquier otro título de naturaleza contractual se computarán a efectos de determinar el número de derechos de voto poseídos;
- el porcentaje de derechos de voto se calculará sobre la base de todas las acciones que lleven aparejados derechos de voto, incluso si se ha suspendido el ejercicio de los mismos. Se excluirán las acciones que, de acuerdo con la información disponible en la fecha de cómputo del porcentaje de derechos de voto, pertenezcan, directa o indirectamente, a la propia sociedad afectada. Las acciones sin voto se computarán únicamente cuando gocen de él, de acuerdo con la legislación vigente; y
- no producirán obligación de formular una oferta pública de adquisición las adquisiciones de valores u otros instrumentos financieros que den derecho a la suscripción, conversión, canje o adquisición de acciones que lleven aparejado derechos de voto hasta que no se produzca dicha suscripción, conversión, canje o adquisición.

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, de conformidad con lo previsto en la normativa aplicable, la CNMV dispensará de la obligación de formular una oferta pública de adquisición en caso de que otra persona o entidad no concertada con el potencial oferente tuviera en la sociedad afectada un porcentaje igual o superior de derechos voto.

El precio de la oferta pública de adquisición se considera equitativo siempre y cuando no resulte inferior al más elevado que el oferente o personas que actúen concertadamente con él hubieran pagado por los mismos valores durante los 12 meses previos al anuncio de la oferta. La normativa aplicable establece reglas adicionales para el cálculo del precio equitativo. No obstante, la CNMV en determinadas circunstancias, podrá modificar el precio calculado conforme a dichas reglas (circunstancias extraordinarias que afecten al precio calculado, indicios de abuso de mercado, etc.).

Las ofertas públicas de adquisición obligatorias deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se alcance el control de la sociedad afectada.

Podrán formularse ofertas con carácter voluntario cuando no resulte obligatorio formular una oferta pública de adquisición. Las ofertas voluntarias estarán sujetas a las mismas reglas establecidas para las ofertas obligatorias a excepción de lo siguiente:

- las ofertas voluntarias pueden someterse a determinadas condiciones (tales como modificaciones estatutarias o la adopción de determinados acuerdos por la sociedad afectada, la aceptación de la oferta por un número mínimo de valores, la aprobación de la oferta por la junta general del oferente y cualquier otra condición que sea considerada conforme a derecho por la CNMV), siempre y cuando las citadas condiciones puedan ser cumplidas antes de la finalización del periodo de aceptación de la oferta; y
- no es necesario que sean lanzadas a un precio equitativo.

Adicionalmente, la normativa española sobre ofertas públicas de adquisición establece una serie de preceptos adicionales, entre los que se incluyen:

- previa autorización por la junta general, el consejo de administración de la sociedad afectada podrá ser dispensado por periodos de 18 meses de la prohibición de aplicar medidas de neutralización contra un oferente domiciliado fuera de España y que no esté sujeto a tales normas o equivalentes; y
- las medidas defensivas incluidas en los estatutos de las sociedades cotizadas y las restricciones al ejercicio de los derechos de voto y a la libre transmisibilidad de las acciones contenidas en los pactos parasociales, se mantendrán vigentes cuando la sociedad sea objeto de una oferta pública de adquisición, salvo que los accionistas acuerden lo contrario (en cuyo caso, aquellos accionistas que vean su participación diluida o de cualquier otra forma negativamente afectada tendrán derecho a ser compensados por la sociedad).

### *Compraventa forzosa (squeeze-out y sell-out)*

En el capítulo X del Real Decreto 1066/2007 se regula lo relativo a las compraventas forzosas. En el se establecen las condiciones y el procedimiento para llevar a cabo una compraventa forzosa.

En su virtud, quien hubiera formulado una oferta pública dirigida a la totalidad de los valores de una compañía podrá, una vez liquidada la oferta, exigir a los restantes titulares de acciones u otros valores afectados por la oferta su venta forzosa a un precio equitativo. De igual forma, cualquiera de los titulares podrá exigir del oferente que le compre la totalidad de sus valores a dicho precio. Se considerará precio equitativo el correspondiente a la contraprestación de la oferta pública.

Asimismo, se establece que los derechos anteriormente citados quedarán condicionados a que en la fecha de liquidación de la oferta, se den las dos circunstancias siguientes:

- a) Que el oferente sea titular de valores que representen al menos el 90% del capital con derecho de voto de la sociedad afectada.
- b) Que la oferta pública previa hubiera sido aceptada por titulares de valores que representen al menos el 90% de los derechos de voto a los que se hubiera dirigido.

#### **4.10 Indicación de las ofertas públicas de adquisición por terceros de la participación del Emisor, que se hayan producido durante el ejercicio anterior y el actual**

No se ha lanzado ninguna oferta pública de adquisición sobre acciones del Emisor durante el ejercicio anterior ni durante el actual.

#### **4.11 Información fiscal española**

Se incluye a continuación un breve análisis de las principales consecuencias fiscales en España de la tenencia y, en su caso, posterior transmisión de las Acciones de IAG, a la vista de la legislación en vigor a la fecha de la presente Nota sobre Acciones.

Dicho análisis es una descripción general del régimen aplicable de acuerdo con la legislación española en vigor a la fecha de aprobación de este Documento, sin perjuicio de los regímenes tributarios forales en vigor en los Territorios Históricos del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra y de la normativa aprobada por las distintas Comunidades Autónomas que, con respecto a determinados impuestos, podría ser de aplicación a los accionistas.

El presente análisis no explicita todas las posibles consecuencias fiscales de las mencionadas operaciones ni el régimen aplicable a todas las categorías de accionistas, algunos de los cuales (como por ejemplo las entidades en régimen de atribución de rentas) pueden estar sujetos a normas especiales. En particular, los accionistas que no sean residentes en España a efectos fiscales deberán tener en cuenta el régimen tributario que les sea de aplicación, tanto en su país de residencia como en cualquier otra jurisdicción en la que pueda tener repercusión la operación prevista. Por tanto, se

aconseja a los accionistas que consulten con sus abogados o asesores fiscales, quienes les podrán prestar un asesoramiento personalizado a la vista de sus circunstancias particulares.

#### *4.11.1 Tributación indirecta de la transmisión de Acciones de IAG.*

La transmisión por parte de los accionistas de las Acciones de IAG está exenta del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y del Impuesto sobre el Valor Añadido, en los términos previstos en el artículo 108 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores y concordantes de las leyes reguladoras de los citados impuestos.

#### *4.11.2 Tributación directa de la propiedad y transmisión de las acciones*

A estos efectos, debe distinguirse la tributación aplicable a los accionistas que sean residentes fiscales en España de la correspondiente a los accionistas no residentes en territorio español.

##### *4.11.2.1 Accionistas residentes en territorio español*

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable tanto a los accionistas residentes en territorio español, como a los que, aun no siendo residentes, sean contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes (en adelante, “**IRnR**”) y actúen, respecto de las acciones de IAG, a través de establecimiento permanente en España y a los inversores, personas físicas, residentes en otros Estados miembros de la Unión Europea (siempre que no lo sean de un territorio calificado como paraíso fiscal) que, cumplidas determinadas condiciones, opten por tributar en calidad de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (en adelante, “**IRPF**”).

Se considerarán accionistas residentes en España, sin perjuicio de lo dispuesto en los Convenios para evitar la Doble Imposición (“**CDIs**”) firmados por España, las entidades residentes en territorio español conforme al artículo 8.1 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo (en adelante, “**TRLIS**”) y los contribuyentes personas físicas que tengan su residencia habitual en España, en los términos regulados en los artículos 8 y 9 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las Leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, (en adelante, “**LIRPF**”). Igualmente, con carácter general, tendrán la consideración de accionistas residentes en España las personas físicas de nacionalidad española que, cesando su residencia fiscal en España, acrediten su nueva residencia fiscal en un paraíso fiscal, tanto durante el período impositivo en el que se produzca el cambio de residencia como en los cuatro siguientes, así como las personas físicas que tuviesen su residencia habitual en el extranjero por alguna de las circunstancias previstas en el artículo 10 de la LIRPF.

## *Personas Físicas*

### (a) Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas – IRPF

#### *(a.1) Rendimientos del capital mobiliario*

Tendrán la consideración de rendimientos del capital mobiliario los dividendos, las primas de asistencia a juntas, los rendimientos derivados de la constitución o cesión de derechos o facultades de uso o disfrute sobre las acciones y, en general, las participaciones en los beneficios de IAG así como cualquier otra utilidad percibida de dicha entidad en su condición de accionista, los cuales se integrarán en la base imponible del ahorro del ejercicio por el rendimiento neto resultante de deducir, en su caso, los gastos de administración y depósito de su importe bruto pero no las de gestión discrecional e individualizada de la cartera, tributando a los tipos fijos del 19%, por los primeros 6.000 euros de base imponible del ahorro, y del 21%, por los importes que superen dicha cantidad, sin que pueda aplicarse ninguna deducción para evitar la doble imposición.

Los dividendos, primas de asistencia a juntas y participaciones en los beneficios de cualquier tipo de entidad (incluyendo la participación en la Sociedad), así como los rendimientos procedentes de cualquier clase de activos, excepto la entrega de acciones liberadas, que, estatutariamente o por decisión de los órganos sociales, faculden para participar en los beneficios de una entidad (incluida la Sociedad) están exentos del IRPF con el límite de 1.500 € anuales.

Este límite será aplicable sobre la totalidad de los dividendos y participaciones en beneficios obtenidos durante el año natural por el contribuyente del IRPF en su condición de accionista o socio de cualquier entidad. Esta exención no se aplicará cuando los dividendos y participaciones en beneficios deriven de valores adquiridos dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

Estos rendimientos quedarán sometidos, en el momento de su exigibilidad, o en la fecha de pago si ésta fuese anterior a una retención a cuenta del IRPF al tipo vigente en cada momento, que en la actualidad es del 19%. La base de la retención será la cuantía total de estos rendimientos, sin que se tenga en consideración, a estos efectos, la exención descrita anteriormente. La retención a cuenta será deducible de la cuota líquida del referido impuesto y, en caso de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 103 de la Ley del IRPF.

#### *(a.2) Ganancias y pérdidas patrimoniales*

Las transmisiones *inter vivos* de las acciones realizadas por los contribuyentes del IRPF, sean a título oneroso o a título lucrativo, así como las restantes alteraciones patrimoniales contempladas en el artículo 33 de la LIRPF, darán lugar a ganancias o pérdidas patrimoniales cuantificadas por la diferencia, positiva o negativa, respectivamente, entre el valor de transmisión, que vendrá determinado (i) por su valor de cotización en la fecha en la que se produzca dicha transmisión o (ii) por el precio pactado cuando sea superior a dicho valor de cotización, y su valor de adquisición. Las

ganancias o pérdidas patrimoniales así computadas se integrarán en la base imponible y se someterán a tributación de acuerdo con el régimen general previsto para este tipo de rentas, entre cuyas normas cabe destacar:

- Cuando el accionista posea valores homogéneos adquiridos en distintas fechas, se entenderán transmitidos los adquiridos en primer lugar.
- Determinadas pérdidas derivadas de transmisiones de acciones admitidas a negociación en alguno de los mercados secundarios oficiales de valores definidos en la Directiva 2004/39/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril, no se computarán como pérdidas patrimoniales cuando se hayan adquirido valores homogéneos dentro de los dos meses anteriores o posteriores a la fecha de la transmisión que originó la pérdida. En estos casos, las pérdidas patrimoniales se integrarán a medida que se transmitan los valores que aun permanezcan en el patrimonio del contribuyente.
- La ganancia patrimonial obtenida se integrará en la base imponible del ahorro del impuesto y tributará a los tipos fijos del 19%, por la parte que no exceda de 6.000 euros, y del 21%, por la parte que exceda dicho importe, con independencia del periodo de generación de la misma. Si se generase una pérdida, ésta será compensable con las ganancias de patrimonio del ahorro, de tal forma que, si dicha compensación arroja saldo negativo, su importe solo se podrá compensar con el positivo que se ponga de manifiesto durante los cuatro años siguientes.
- Tanto el valor de adquisición como el de transmisión se incrementará o minorará, respectivamente, en los gastos o tributos inherentes a dichas operaciones que hubieran sido satisfechos por el adquirente o el transmitente, respectivamente.

La ganancia patrimonial derivada de la transmisión de acciones no está sometida a retención a cuenta del impuesto.

#### *(a.3) Derechos de suscripción preferente*

El importe obtenido por la venta de los derechos de suscripción preferente sobre las acciones no constituye renta sino que minora el coste de adquisición de las acciones de las que los mismos procedan a efectos de futuras transmisiones, hasta que dicho coste quede reducido a cero. Las cantidades percibidas en exceso sobre el coste de adquisición se consideran ganancia patrimonial y se integrarán en la base imponible del ahorro del ejercicio, quedando gravadas al tipo del 19% (para los primeros 6.000 euros de renta del ahorro obtenidos por la persona física) y del 21% (para las rentas que excedan de los 6.000 euros indicados).

#### *(b) Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones*

Las transmisiones de acciones a título lucrativo (por causa de muerte o donación) en favor de personas físicas residentes en España están sujetas al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (en adelante, “**ISD**”) en los términos previstos en la Ley 29/1987, de 18 de diciembre, siendo sujeto pasivo el adquirente de las acciones, todo

ello sin perjuicio de la normativa específica aprobada, en su caso, por cada Comunidad Autónoma.

El tipo impositivo aplicable sobre la base liquidable oscila, para el año 2010, entre el 7,65% y el 34%. Una vez obtenida la cuota íntegra, sobre la misma se aplican determinados coeficientes multiplicadores, en función del patrimonio preexistente del contribuyente y de su grado de parentesco con el causante o donante, pudiendo resultar finalmente la cuota tributaria entre un 0% y un 81,6% de la base imponible.

#### *Sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades*

##### (a) Dividendos

Los accionistas de IAG que tengan la consideración de sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades (“IS”) o que, siendo contribuyentes por el IRnR, actúen en España a estos efectos a través de establecimiento permanente, integrarán en su base imponible el importe íntegro de los dividendos o participaciones en beneficios percibidos como consecuencia de la titularidad de acciones, así como los gastos inherentes a la participación, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes del TRLIS, tributando con carácter general al tipo fijo de gravamen del 30%.

En los términos previstos en el artículo 30 del TRLIS, los sujetos pasivos de dicho impuesto tendrán derecho a una deducción del 50% de la cuota íntegra que corresponda a la base imponible derivada de los dividendos o participaciones en beneficios obtenidos, a cuyos efectos se considerará que la base imponible es el importe íntegro de éstos.

La deducción anterior será del 100% cuando, cumplidos los restantes requisitos exigidos por la norma, los dividendos o participaciones en beneficios procedan de una participación, directa o indirecta, de al menos el 5% del capital, siempre que dicha participación se hubiese poseído de manera ininterrumpida durante el año anterior al día en que sea exigible el beneficio que se distribuya o, en su defecto, que se mantenga durante el tiempo que sea necesario para completar un año.

Bajo determinadas condiciones, y con un límite temporal de tres años, esta deducción sólo aplicará para aquellos casos en los que el accionista haya tenido dicha participación de al menos el 5% del capital pero, sin haber transmitido la participación en su totalidad, ésta se haya reducido hasta un 3% como consecuencia de que la compañía haya realizado una transacción al amparo del régimen legal especial establecido en el Capítulo VIII del Título VII del TRLIS.

Asimismo, los sujetos pasivos del IS soportarán una retención a cuenta del referido impuesto (que habrá de practicar IAG), del 19% sobre el importe íntegro del beneficio distribuido, a menos que les resulte aplicable la deducción por doble imposición del 100% de los dividendos percibidos, siempre que además se haya cumplido de manera ininterrumpida el período de tenencia de un año, y así se le haya comunicado a IAG en los términos previstos en la letra p) del artículo 59 del Reglamento del IS, aprobado por el Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio, en cuyo caso no se practicará retención alguna. La retención practicada será deducible de la cuota del IS y, en caso de

insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 139 del TRLIS.

(b) Rentas derivadas de la transmisión de acciones

La ganancia o la pérdida derivada de la transmisión de las acciones, o de cualquier otra alteración patrimonial relativa a las mismas, se integrará en la base imponible de los sujetos pasivos del IS, o contribuyentes por el IRnR que actúen a través de establecimiento permanente en España, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes del TRLIS, tributando con carácter general al tipo fijo de gravamen del 30%.

La renta derivada de la transmisión de las acciones no estará sometida a retención a cuenta del IS.

Asimismo, en los términos previstos en el artículo 30.5 del TRLIS, la transmisión de acciones por sujetos pasivos de este impuesto puede otorgar al transmitente derecho a deducción por doble imposición, y por la parte de renta que no se hubiera beneficiado de la deducción, le permitirá disfrutar, en su caso, de la deducción por reinversión de beneficios extraordinarios, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del citado texto refundido.

Finalmente, en caso de adquisición gratuita de las acciones por parte de un sujeto pasivo del IS, la renta que se genere para éste tributará igualmente de acuerdo con las normas de este impuesto, no siendo aplicable el ISD.

(c) Derechos de suscripción preferente

El importe obtenido por la venta de los derechos de suscripción preferente se contabilizará de acuerdo con la normativa aplicable, la cual tiene plena relevancia fiscal.

#### 4.11.2.2 Accionistas no residentes en territorio español

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable en España a los accionistas no residentes en territorio español, excluyendo a aquéllos que actúen en territorio español mediante establecimiento permanente, cuyo régimen fiscal ha quedado descrito junto al de los accionistas residentes sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades. Este apartado será igualmente aplicable, con carácter general, a aquellos accionistas personas físicas que adquieran la condición de residentes fiscales en territorio español como consecuencia de su desplazamiento a dicho territorio y que, cumplidos los requisitos establecidos en el artículo 93 de la LIRPF, opten por tributar por el IRnR durante el período impositivo en que tenga lugar el cambio de residencia y los cinco siguientes.

Se considerarán accionistas no residentes las personas físicas que no sean contribuyentes por el IRPF y las entidades no residentes en territorio español, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo (en adelante, “**TRLIRnR**”).

El régimen que se describe a continuación es de carácter general, por lo que se deberán tener en cuenta las particularidades de cada sujeto pasivo y las que puedan resultar de los CDIs celebrados entre terceros países y España.

#### *Impuesto sobre la Renta de no Residentes*

##### (a) Dividendos

Los dividendos y demás participaciones en beneficios equiparadas por la normativa fiscal a los mismos obtenidos por personas físicas o entidades no residentes en España que actúen, a estos efectos, sin establecimiento permanente en dicho territorio, derivados de la titularidad de las acciones, estarán sometidos a tributación por el IRnR al tipo de gravamen del 19% sobre el importe íntegro percibido. No obstante, cuando estos contribuyentes residan en otro Estado Miembro de la Unión Europea, podrán deducirse los gastos previstos en la Ley del IRPF para la determinación de la base imponible, siempre que el contribuyente acredite que tienen un vínculo económico directo e indisociable con la actividad realizada en España.

Con carácter general, IAG efectuará una retención a cuenta del IRnR del 19% sobre el importe íntegro del dividendo cuando éste resulte exigible o en la fecha de pago si ésta fuera anterior. A estos efectos, no se tendrán en consideración los gastos deducibles en el caso de contribuyentes residentes en otros Estados Miembros de la Unión Europea que obtengan sus rendimientos sin mediación de establecimiento permanente, respecto a los cuales, la base de dicha retención será el importe íntegro del rendimiento, sin perjuicio del derecho que tales contribuyentes tengan a solicitar la devolución como consecuencia del efecto en su tributación de los citados gastos deducibles.

No obstante, estarán exentos los siguientes dividendos y participaciones en beneficios:

- (i) Los distribuidos a una sociedad matriz residente en otro Estado Miembro de la Unión Europea o a los establecimientos permanentes de estas sociedades situados en otros Estados miembros, cuando concurren los requisitos previstos en la letra h) del artículo 14.1 del TRLIRnR. Esta exención no sería aplicable si la sociedad matriz tuviese su residencia fiscal, o el establecimiento permanente estuviere situado, en un país o territorio considerado reglamentariamente como paraíso fiscal.
- (ii) Los dividendos y participaciones en beneficios obtenidos, sin mediación de establecimiento permanente en España, por personas físicas residentes en otro Estado miembro de la Unión Europea o en países o territorios con los que exista un efectivo intercambio de información tributaria, con el límite de 1.500 €, que será aplicable sobre la totalidad de los rendimientos obtenidos durante el año natural. Esta exención no será aplicable en el caso de dividendos obtenidos a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraíso fiscal.

Esta exención no se aplicará cuando los dividendos y participaciones en beneficios deriven de valores adquiridos dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con posterioridad a esta

fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

- (iii) Los dividendos y participaciones en beneficios obtenidos sin mediación de establecimiento permanente por fondos de pensiones equivalentes a los regulados en el Texto Refundido de la Ley de Planes y Fondos de Pensiones aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2002, de 29 de noviembre, que sean residentes en otro Estado Miembro de la Unión Europea o por establecimientos permanentes de dichas instituciones situados en otro Estado miembro de la Unión Europea, todo ello de conformidad con lo establecido en la letra k) del artículo 14.1 del TRLIRnR.
- (iv) Los dividendos y participaciones en beneficios obtenidos directamente sin mediación de establecimiento permanente por instituciones de inversión colectiva reguladas por la Directiva 2009/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sin que en ningún caso la aplicación de esta exención pueda dar lugar a una tributación inferior a la que hubiera resultado de haberse aplicado a dichas rentas el mismo tipo de gravamen por el que tributan en el Impuesto sobre Sociedades las instituciones de inversión colectiva domiciliadas en territorio español.

Adicionalmente, cuando en virtud de la residencia del perceptor resulte aplicable un CDI suscrito por España o una exención interna, se aplicará, en su caso, el tipo de gravamen reducido previsto en el CDI para este tipo de rentas o la exención, previa la acreditación de la residencia fiscal del accionista en la forma establecida por la normativa en vigor.

A estos efectos, en la actualidad se encuentra vigente un procedimiento especial, aprobado por la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 13 de abril de 2000, para hacer efectivas las retenciones a accionistas no residentes al tipo de retención que corresponda en cada caso o para excluir la retención, cuando en el procedimiento de pago intervengan entidades financieras domiciliadas, residentes o representadas en España que sean depositarias o gestionen el cobro de las rentas de dichos valores.

De acuerdo con esta norma, en el momento de distribuir el dividendo, la Sociedad practicará una retención sobre el importe íntegro del dividendo al tipo del 19% y transferirá el importe líquido a las entidades depositarias. Las entidades depositarias que, a su vez, acrediten, en la forma establecida, el derecho a la aplicación de tipos reducidos o a la exclusión de retenciones de sus clientes (para lo cual éstos habrán de aportar a la entidad depositaria, antes del día 10 del mes siguiente a aquél en el que se distribuya el dividendo, un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente de su país de residencia, que tendrá un plazo de validez de un año a partir de la fecha de expedición y en el que, si fuera el caso, deberá constar expresamente que el accionista es residente en el sentido definido en el CDI que resulte aplicable; o, en aquellos supuestos en los que se aplique un límite de imposición fijado en un CDI desarrollado mediante una orden en la que se establezca la utilización de un formulario específico, el citado formulario en lugar del certificado) recibirán de inmediato, para el abono a los mismos, el importe retenido en exceso.

Cuando resultara de aplicación una exención, o por la aplicación de algún CDI el tipo de retención fuera inferior al 19% y el accionista no hubiera podido acreditar el derecho a la tributación a un tipo reducido o a la exclusión de retención dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, aquél podrá solicitar de la Hacienda Pública la devolución del importe retenido en exceso con sujeción al procedimiento y al modelo de declaración previstos en la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 2003.

Los dividendos o participaciones en beneficios que estén exentos de tributación en el IRnR en los términos indicados en los puntos (ii), (iii) y (iv) anteriores, estarán, no obstante, sujetos a retención por la Sociedad, pudiendo el accionista, en su caso, solicitar de la Hacienda Pública la devolución del importe retenido en exceso con sujeción al procedimiento previsto en la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 2003.

En todo caso, practicada la retención a cuenta del IRNR o reconocida la procedencia de la exención, los accionistas no residentes no estarán obligados a presentar declaración en España por el IRNR.

(b) Ganancias y pérdidas patrimoniales

Las ganancias patrimoniales obtenidas por personas físicas o entidades no residentes sin mediación de establecimiento permanente en España por la transmisión de las acciones, o cualquier otra ganancia patrimonial relacionada con las mismas, estarán sometidas a tributación por el IRnR y se cuantificarán, con carácter general, conforme a las normas previstas en la LIRPF.

Estas ganancias patrimoniales tributarán por el IRnR al tipo del 19%, salvo que resulte aplicable un CDI suscrito por España o una exención interna, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en dicho CDI o en dicha exención.

Según el artículo 14 del TRLIRnR, estarán exentas las siguientes ganancias patrimoniales:

- (i) Las derivadas de transmisiones de acciones realizadas en mercados secundarios oficiales de valores españoles, obtenidas sin mediación de establecimiento permanente en España por personas físicas o entidades residentes en un Estado que tenga suscrito con España un CDI con cláusula de intercambio de información, siempre que asimismo no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales.
- (ii) Las derivadas de la transmisión de acciones obtenidas sin mediación de establecimiento permanente en España por personas físicas o entidades residentes a efectos fiscales en otros Estados miembros de la Unión Europea, o por establecimientos permanentes de dichos residentes situados en otro Estado miembro de la Unión Europea, siempre que no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales. Como excepción, la exención no alcanza a las ganancias patrimoniales que se generen como consecuencia de la transmisión de acciones o derechos de una entidad cuando (i) el activo de dicha entidad consista principalmente, de forma directa o indirecta, en bienes inmuebles situados en territorio español, o cuando

(ii) en algún momento, dentro de los doce meses precedentes a la transmisión, el sujeto pasivo haya participado, directa o indirectamente, en, al menos, el 25% del capital o patrimonio de la sociedad emisora.

La ganancia o pérdida patrimonial se calculará y someterá a tributación separadamente para cada transmisión, no siendo posible la compensación de ganancias y pérdidas en caso de varias transmisiones con resultados de distinto signo. Su cuantificación se efectuará aplicando las reglas del artículo 24 del TRLIRnR.

Cuando el accionista posea valores homogéneos, adquiridos en distintas fechas, se entenderán transmitidos los adquiridos en primer lugar.

El importe obtenido por la venta de los derechos de suscripción preferente sobre las acciones minorará el coste de adquisición de las acciones de las que los mismos procedan, a efectos de futuras transmisiones, hasta que dicho coste quede reducido a cero. Las cantidades percibidas en exceso sobre el coste de adquisición se considerarán ganancia patrimonial quedando sujetas a tributación al tipo del 19%.

De acuerdo con lo dispuesto en el TRLIRnR, las ganancias patrimoniales obtenidas por no residentes sin mediación de establecimiento permanente no estarán sujetas a retención o ingreso a cuenta del IRnR.

El accionista no residente estará obligado a presentar declaración, determinando e ingresando, en su caso, la deuda tributaria correspondiente, para lo cual habrá de emplear el modelo establecido en cada momento por la normativa española (en la actualidad, el modelo 210). De resultar aplicable una exención, ya sea en virtud de la ley interna española o de un CDI suscrito por España, el accionista no residente habrá de acreditar su derecho mediante la aportación de un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente (que tendrá un plazo de validez de un año a partir de la fecha de expedición y en el que, si fuera el caso, deberá constar expresamente que el accionista es residente en el sentido definido en el CDI que resulte aplicable) o del formulario previsto en la Orden que desarrolle el CDI que resulte aplicable cuando se practique una autoliquidación aplicando un límite de imposición fijado en dicho CDI, documentación que habrá de adjuntarse al modelo de declaración que deba presentar dicho accionista.

#### *Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones*

Sin perjuicio de lo que resulte de los CDIs suscritos por España, las adquisiciones a título lucrativo por personas físicas no residentes en España, y cualquiera que sea la residencia del transmitente, estarán sujetas al ISD cuando la adquisición lo sea de bienes y derechos que estén situados, puedan ejercitarse o hubieran de cumplirse en territorio español. En general, el gravamen por el ISD de las adquisiciones de no residentes sujetas al impuesto se realiza en la misma forma que para los residentes.

Las autoridades españolas vienen entendiendo que las acciones de una sociedad española deben considerarse bienes situados en España a efectos fiscales en todo caso.

Las entidades no residentes en España no son sujetos pasivos de este impuesto y las rentas que obtengan por adquisiciones a título lucrativo tributarán generalmente como

ganancias patrimoniales de acuerdo con las normas del IRnR anteriormente descritas, sin perjuicio de lo previsto en los CDIs que pudieran resultar aplicables.

*4.11.3 Indicación de si IAG asume responsabilidad respecto a la retención de impuestos en origen*

La Sociedad, en cuanto emisor y pagador de las rentas que puedan derivarse de la titularidad de las acciones, está obligada a practicar la correspondiente retención a cuenta de impuestos en España con arreglo a lo dispuesto en la normativa vigente, por lo que asume la responsabilidad de retener los impuestos conforme al procedimiento establecido al efecto en la Orden de 13 de abril de 2000 a la que anteriormente se ha hecho referencia.

*4.11.4 Aplicación a IAG del régimen especial de las Entidades de Tenencia de Valores Extranjeros*

Existe la posibilidad de que antes de realizar un pago de dividendos a sus accionistas, IAG opte por acogerse al régimen especial de las Entidades de Tenencia de Valores Extranjeros (en adelante “**ETVE**”) regulado en los artículos 116 y siguientes del TRLIS.

Podrán acogerse a dicho régimen las entidades que cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Su objeto social comprenda la actividad de gestión y administración de valores representativos de los fondos propios de entidades no residentes en territorio español, mediante la correspondiente organización de medios materiales y personales;
- b) Sus valores deben ser nominativos;
- c) No sean una agrupación de interés económico, española o europea, o una unión temporal de empresas;
- d) No tengan como actividad principal la gestión de un patrimonio mobiliario o inmobiliario en los términos del artículo 4.Ocho. Dos de la Ley 19/1991, del Impuesto sobre el Patrimonio, cuando más del 50 % del capital pertenezca directa o indirectamente a diez o menos socios o a un grupo familiar durante al menos 90 días del ejercicio social.

Dado el objeto social de IAG, la mención del apartado a) debería entenderse cumplida. Por otro lado, ninguna de las exclusiones (c) y (d) debería ser aplicable a IAG. Por lo que respecta a la mención del apartado b) la Dirección General de Tributos ha confirmado el cumplimiento de la misma, en una contestación vinculante. Por todo ello, IAG debería cumplir los requisitos para poder optar por la aplicación de este régimen especial, según su regulación a la fecha de este Documento.

Dicho régimen especial se aplicará al período impositivo que finalice con posterioridad a la comunicación que IAG dirija en su caso a la Hacienda Pública

optando por la aplicación del régimen ETVE y a los sucesivos que concluyan antes de que se comunique a la Administración tributaria la renuncia al régimen.

Los principales efectos resultantes de la aplicación, en su caso, de este régimen especial sobre la tenencia y transmisión de las Acciones de IAG son los siguientes:

#### 4.11.4.1 Accionistas residentes en territorio español

##### *Personas físicas*

##### (a) Dividendos

La aplicación del régimen de ETVE hace que los beneficios que distribuya IAG a accionistas contribuyentes del IRPF que, a su vez, tengan su origen en las rentas exentas en los términos del artículo 21 del TRLIS (dividendos y plusvalías de ciertas participaciones en sociedades no residentes en España) puedan ver incrementada su tributación en dichos accionistas contribuyentes del IRPF, al integrarse los dividendos en la “renta general” en vez de hacerlo como “renta del ahorro”, aunque la deducción por doble imposición internacional pueda aplicar en los términos previstos en el IRPF, respecto a los impuestos pagados en el extranjero por IAG y que correspondan a las rentas exentas que hayan contribuido a la formación de los beneficios percibidos.

A estos efectos, estarán exentas conforme al citado artículo 21 del TRLIS los dividendos y plusvalías de fuente extranjera que obtenga IAG y que procedan de participaciones en entidades no residentes fiscales en España en las que concurren los siguientes requisitos:

- a) Que la participación en la filial sea de, al menos, un 5% y se haya mantenido durante al menos un año (con posibilidad de completar este periodo a posteriori). En el caso de entidades a las que se aplique el régimen ETVE también se entiende cumplido este requisito cuando la participación, aun siendo inferior a un 5%, tuviese un coste de adquisición de al menos 6 millones de euros);
- b) Que la entidad participada haya estado gravada en el extranjero por un impuesto de naturaleza idéntica o análoga al impuesto sobre sociedades español.

Este requisito se entiende cumplido si la filial reside en un Estado con el que existe un CDI que le sea de aplicación y que contenga cláusula de intercambio de información.

Sin embargo, no se cumple el requisito si la participada reside en un país o un territorio calificado reglamentariamente como paraíso fiscal, excepto que resida en un Estado Miembro de la Unión Europea y se acredite que su constitución y operativa responden a motivos económicos válidos y que realizan actividades empresariales.

- c) Que al menos el 85% de los ingresos de la filial en cada ejercicio fiscal procedan de actividades empresariales desarrolladas en el extranjero (y no en territorio español) a través de una estructura propia de medios personales y

materiales, en los términos establecidos en la letra c) del artículo 21.1. del TRLIS.

Se prevé que, con carácter general, los requisitos descritos anteriormente sean cumplidos por British Airways, en cuyo caso los dividendos y plusvalías que obtenga IAG por su participación en aquella estarían exentos del Impuesto sobre Sociedades en España. No obstante, dichos requisitos deberán ser verificados con carácter previo a cada reparto de dividendos o materialización de plusvalías.

La consideración como “renta general” de los beneficios que distribuyese IAG implicaría su integración en la parte general de la base imponible del IRPF, con posibilidad de deducir, en su caso, los gastos de administración y depósito de su importe bruto. Dicho rendimiento neto quedaría gravado conforme a la escala de gravamen general del IRPF, cuyos tipos mínimo y máximo oscilan, a la fecha de este Documento, entre un 24% y un 47% dependiendo de la Comunidad Autónoma de residencia y de la base liquidable de cada contribuyente.

Por el contrario, los beneficios que distribuya IAG con cargo a rentas que no estén exentas en los términos anteriormente descritos (por ejemplo, las rentas que obtuviese IAG por su participación sobre IB Opc Holding e, indirectamente, sobre Iberia Opc) tributarían como una “renta del ahorro”, en los términos descritos en el apartado 4.11.2.1 anterior, al cual nos remitimos.

La normativa no establece expresamente un criterio para distinguir el origen de los beneficios que distribuya IAG cuando en esta última coexistan rentas exentas y no exentas. Este criterio, por el contrario, sí se establece de manera expresa para el caso de accionistas no residentes, respecto a los cuales el artículo 118.1.c) del TRLIS establece que se entenderá que el primer beneficio distribuido por una ETVE procede de rentas exentas, lo cual podría llegar a ser un criterio extrapolable a los accionistas de IAG que sean contribuyentes del IRPF.

A estos efectos, IAG mencionaría en su memoria el importe de las rentas exentas y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a éstas, al objeto de que sus accionistas que sean contribuyentes del IRPF puedan dar el tratamiento correspondiente a los beneficios que distribuya IAG.

Estos beneficios distribuidos estarán exentos del IRPF con el límite de 1.500 € anuales. Este límite será aplicable sobre la totalidad de los dividendos y participaciones en beneficios obtenidos durante el año natural por el contribuyente del IRPF en su condición de accionista o socio de cualquier entidad (incluyendo IAG). Esta exención no se aplicará cuando los dividendos y participaciones en beneficios deriven de valores adquiridos dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

Estos rendimientos quedarán sometidos, en el momento de su exigibilidad, a una retención a cuenta del IRPF al tipo vigente en cada momento, que en la actualidad es del 19%. La base de la retención será la cuantía total de estos rendimientos. La retención a cuenta será deducible de la cuota líquida del referido impuesto y, en caso

de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 103 de la Ley del IRPF.

(b) Rentas derivadas de la transmisión de acciones

La aplicación del régimen de ETVE no introduce ninguna especialidad respecto al tratamiento de las ganancias y pérdidas patrimoniales obtenidas por los contribuyentes por el IRPF, por lo que nos remitimos al tratamiento descrito en el apartado 4.11.2.1 anterior.

*Sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades*

(a) Dividendos

Los beneficios distribuidos por IAG a accionistas que tengan la consideración de sujetos pasivos del IS o que, siendo contribuyentes por el IRnR, actúen en España a estos efectos a través de establecimiento permanente, tributarán conforme al régimen general descrito en el apartado 4.11.2.1 anterior, al cual nos remitimos.

(b) Rentas derivadas de la transmisión de acciones

La ganancia o la pérdida derivada de la transmisión onerosa o lucrativa de las acciones, o de cualquier otra alteración patrimonial relativa a las mismas, se integrará en la base imponible de los sujetos pasivos del IS, o contribuyentes por el IRnR que actúen a través de establecimiento permanente en España, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes del TRLIS, tributando al tipo fijo de gravamen del 30%.

No obstante, si se cumplen los términos previstos en el artículo 30.5 del TRLIS, el perceptor tendrá derecho a aplicar la deducción por doble imposición conforme al régimen general descrito en el apartado 4.11.2.1 anterior, al cual nos remitimos. En el mismo supuesto, podrá aplicarse la exención prevista en el artículo 21 del TRLIS a aquella parte de la renta obtenida que se corresponda con diferencias de valor imputables a las participaciones en entidades no residentes en España en relación con las cuales la ETVE cumpla los requisitos establecidos en el citado artículo 21 del TRLIS para la exención de las rentas de fuente extranjera.

4.11.4.2 Accionistas no residentes en territorio español

(a) Dividendos

Cuando el accionista perceptor del dividendo sea una persona física o jurídica no residente en España a efectos fiscales, el beneficio distribuido no se entendería obtenido en territorio español, siempre que dicha persona o entidad no actúe en España mediante un establecimiento permanente y los beneficios hubiesen sido distribuidos con cargo a rentas exentas (dividendos y plusvalías en sociedades no residentes en España, cuyas participaciones cumplan los requisitos del artículo 21 del TRLIS descritos anteriormente).

Por el contrario, los beneficios que distribuyese IAG con cargo a rentas no exentas sí se considerarían rentas de fuente española, estando sometidas a tributación en los

términos descritos para los “dividendos” en el apartado 4.11.2.2 anterior, al cual nos remitimos.

Como se apuntó anteriormente, la norma prevé que se entenderá que el primer beneficio que distribuyese IAG procedería de las rentas exentas, a efectos de que se pueda dar el tratamiento adecuado a los dividendos en función de las rentas con cargo a las cuales se distribuyan.

No obstante, sí estarán sujetos a tributación y retención en España, al tipo del 19%, los dividendos percibidos por accionistas residentes en un país o territorio calificado reglamentariamente como paraíso fiscal.

A estos efectos, el accionista no residente habrá de acreditar su residencia fiscal mediante la aportación de un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente, que tendrá un plazo de validez de un año a partir de la fecha de expedición.

Si las personas o entidades no residentes operasen mediante un establecimiento permanente en España, el tratamiento fiscal de los beneficios que distribuyese IAG se correspondería con el descrito anteriormente para los accionistas residentes sujetos pasivos del IS.

La distribución de la prima de emisión tendrá el tratamiento previsto en este párrafo para la distribución de beneficios.

(b) Rentas derivadas de la transmisión de acciones

Tanto si el accionista es persona física o jurídica, y siempre y cuando no perciba estas rentas a través de un establecimiento permanente situado en territorio español (cuyo régimen fiscal sería el descrito anteriormente para los accionistas residentes sujetos pasivos del IS), las rentas obtenidas como consecuencia de la transmisión de Acciones de IAG no se considerarían obtenidas en territorio español en la medida en que las mismas se correspondan con las reservas dotadas con cargo a las rentas exentas a que se refiere el mencionado artículo 21 del TRLIS (dividendos y plusvalías en sociedades no residentes) o con diferencias de valor imputables a las participaciones en entidades no residentes que cumplan los requisitos a que se refiere dicho artículo para la exención de las rentas de fuente extranjera.

A estos efectos, IAG facilitaría a sus accionistas la información necesaria para que estos puedan aplicar este tratamiento fiscal.

No obstante, sí estarán sujetas a tributación en España, al tipo del 19%, las rentas derivadas de la transmisión de acciones de IAG por accionistas residentes en un país o territorio calificado reglamentariamente como paraíso fiscal.

A estos efectos, el accionista no residente habrá de acreditar su residencia fiscal mediante la aportación de un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente, que tendrá un plazo de validez de un año a partir de la fecha de expedición.

## 4.12 Información sobre fiscalidad en el Reino Unido

A continuación se presentan de manera resumida una selección de algunos aspectos relativos al tratamiento fiscal en el Reino Unido de la Fusión de IAG aplicable a los Accionistas de BA al momento de la Fusión, los Accionistas de Iberia y los titulares de Acciones de IAG (en el presente apartado, los “Accionistas de IAG”). Dicha selección no pretende ser análisis exhaustivo de todas las consideraciones fiscales concernientes a la Fusión de IAG o a la tenencia de Acciones de BA Holdco, Acciones de Iberia o Acciones de IAG, y se basa en la legislación vigente en el Reino Unido y en el entendimiento de lo que son las actuales prácticas de las Autoridades Tributarias británicas (“HMRC”: HM Revenue & Customs), sin perjuicio de los cambios que todas ellas puedan registrar en el futuro, incluso con efecto retroactivo.

Esta información se facilita al objeto de servir como guía general y, salvo los dos párrafos que constan bajo el epígrafe “Accionistas no residentes en el Reino Unido”, resulta únicamente de aplicación a aquellas personas que sean residentes o (en el caso de las personas físicas) residentes habituales a efectos fiscales en el Reino Unido, tengan sus Acciones de BA Holdco, Acciones de Iberia o Acciones de IAG, según corresponda, como inversión (distinta de aquellas mantenidas dentro de un plan personal de renta variable (PEP) o una cuenta individual de ahorro (ISA)) y sean los beneficiarios efectivos absolutos de sus Acciones de BA Holdco, Acciones de Iberia o Acciones de IAG, según corresponda. Esta información no se refiere a determinadas clases de accionistas (tales como personas que posean o adquieran acciones en el marco del ejercicio de una actividad o negocio, personas que hayan adquirido, o pueda considerarse que han adquirido, sus Acciones de BA Holdco, Acciones de Iberia o Acciones de IAG, según sea el caso, en virtud de su relación laboral, personas físicas no residentes en el Reino Unido instituciones de inversión colectiva y compañías aseguradoras). Puede haber disposiciones específicas aplicables a las personas que adquieran sus Acciones de BA Holdco, Acciones de Iberia o Acciones de IAG, según sea el caso, a través del ejercicio de opciones sobre acciones o bien de la consolidación de derechos y asignaciones sobre las mismas. Se recomienda a quienes alberguen alguna duda sobre su posición a efectos fiscales, o bien sean residentes o estén de otro modo sujetos a tributación en una jurisdicción distinta del Reino Unido, consulten sin dilación con un asesor fiscal profesional independiente.

A menos que el contexto exija lo contrario, las alusiones a Acciones de IAG incluidas en el presente apartado se entienden referidas a CDI de IAG, y las alusiones a los Accionistas de IAG incluirán a los titulares de CDI de IAG (incluidos aquellos casos en los que los CDI de IAG se encuentren en manos del Representante de IAG de acuerdo con el Servicio de Representación de IAG).

### 4.12.1 *Impuesto sobre incrementos patrimoniales (“CGT”) en el Reino Unido; consecuencias de la Fusión de IAG*

#### 4.12.1.1 Canje de Acciones de IAG por la cancelación de Acciones de BA Holdco y de Iberia

Los Accionistas de BA al momento de la Fusión o los Accionistas de Iberia que, por sí mismos, o conjuntamente con determinadas otras personas asociadas, no posean más

de un 5% de las acciones o bonos de BA Holdco o de Iberia (según corresponda) o de cualquier clase de dichas acciones o bonos, deberían reunir los requisitos para el “*rollover relief*” británico, en tanto en cuanto reciban Acciones de IAG como canje por la cancelación de Acciones de BA Holdco (en manos del Custodio, en calidad de *trustee* por cuenta de los Accionistas de BA al momento de la Fusión) o Acciones de Iberia (según corresponda) en relación con la Fusión de IAG. En el caso de que los Accionistas de BA al momento de la Fusión o los de Iberia, según el caso, reúnan los requisitos para optar al *rollover relief* se considerará que no han realizado una enajenación de sus Acciones de BA Holdco o Acciones de Iberia (según corresponda) a los efectos del impuesto sobre incrementos patrimoniales con ocasión de la Fusión de IAG, y las Acciones de IAG en manos del Custodio, en calidad de *trustee* por cuenta de los Accionistas de BA al momento de la Fusión, o de los Accionistas de Iberia, según corresponda, a resultas de la Fusión de IAG serán consideradas como si fueran el mismo activo, y como si se hubieran adquirido al mismo tiempo y por la misma contraprestación, que las Acciones de BA Holdco o las Acciones de Iberia, según corresponda, de las que procedan.

Los Accionistas de BA al momento de la Fusión o los Accionistas de Iberia que, por sí mismos, o conjuntamente con determinadas otras personas asociadas, posean más de un 5% de acciones o bonos de BA Holdco o de Iberia (según corresponda) o de cualquier clase de dichas acciones o bonos, también deberían reunir los requisitos para el tratamiento anteriormente citado, en el caso de que reciban Acciones de IAG como canje por la cancelación de Acciones de BA Holdco (en manos del Custodio, en calidad de *trustee* por cuenta de los Accionistas de BA al momento de la Fusión) o Acciones de Iberia (según corresponda) en relación con la Fusión de IAG, siempre y cuando la Fusión de IAG se realice por motivos comerciales de buena fe y no forme parte de un plan o esquema que tenga como principal objetivo –o entre cuyos principales propósitos esté – la elusión fiscal del impuesto sobre incrementos patrimoniales o del impuesto sobre sociedades. Se informa a los Accionistas de BA al momento de la Fusión y a los de Iberia de que se ha obtenido la certificación conforme al artículo 138 de la Ley sobre Tributación de las Plusvalías Gravables de 1992, según la cual ha quedado demostrado, a satisfacción del HMRC, que la Fusión de IAG se efectuará por motivos comerciales de buena fe y no formará parte de ningún plan o esquema.

#### 4.12.1.2 Compensación en metálico derivada de fracciones de Acciones de IAG

Los Accionistas de BA al momento de la Fusión no recibirán fracciones de Acciones de IAG.

La venta por cuenta de un Accionista de Iberia de una fracción de Acciones de IAG no debería constituir una venta parcial por parte de dicho Accionista de Iberia de sus Acciones existentes de Iberia, siempre y cuando el importe percibido por el Accionista a cambio de dicha fracción de Acciones sea "de reducida cuantía" en comparación con el valor de sus Acciones de Iberia anteriores a la Fusión de IAG. El HMRC considera normalmente que los ingresos son "de reducida cuantía" si su importe, o bien no supera el 5% del valor de mercado de las Acciones de Iberia en poder del Accionista de Iberia considerado, o bien no supera las 3.000 libras esterlinas en valor absoluto. Siempre que se cumpla alguna de estas condiciones, el importe percibido por el

Accionista de Iberia podrá considerarse como menor coste de las Acciones de IAG recibidas. En caso de no cumplirse las condiciones, se considerará que el Accionista de Iberia ha realizado una venta parcial de sus Acciones de Iberia, y podría devengarse una deuda tributaria sobre la plusvalía gravable materializada con la venta.

#### 4.12.2 *Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (stamp duty) e Impuesto de Actos Jurídicos Documentados sobre transmisiones de acciones de sociedades cotizadas (“SDRT”; stamp duty reserve tax) en relación con la Fusión de IAG*

La cancelación de las Acciones de Iberia y de BA Holdco y la emisión de Acciones de IAG por IAG a favor del Custodio, en calidad de *trustee* por cuenta de los Accionistas de BA al momento de la Fusión, y de los Accionistas de Iberia con ocasión de la Fusión de IAG, incluyendo aquellos casos en los que las Acciones de BA Holdco estén representadas por ADS de BA y las Acciones de IAG estén representadas por ADS de BA o ADS de IAG, no estarán sujetas a ningún impuesto en concepto de SDRT, ni darán lugar a ningún pago por *stamp duty*.

#### 4.12.3 *Fiscalidad de los dividendos*

Las personas físicas titulares de Acciones de IAG que sean residentes (a efectos fiscales) en el Reino Unido y que reciban un dividendo de IAG tendrán derecho a un crédito fiscal (el “**Crédito Fiscal**”), por importe de un noveno de la suma del dividendo percibido y cualquier retención fiscal a cuenta practicada sobre dicho dividendo en España. Véase el apartado titulado “Información fiscal española” para obtener más información sobre la posición con respecto a la retención fiscal a cuenta en España.

El dividendo percibido, junto con la retención fiscal a cuenta practicada en España sobre dicho dividendo y el Crédito Fiscal relacionado (el “**dividendo bruto**”), se integrará en la base imponible del Accionista de IAG a los efectos del impuesto británico sobre la renta, y se considerará como el tramo superior de los ingresos de dicho contribuyente. Ahora bien, a la hora de calcular la deuda tributaria del Accionista de IAG por el impuesto sobre la renta en relación con el dividendo bruto, el Crédito Fiscal (equivalente al 10% del dividendo bruto) minorará la cuota del impuesto a pagar por dicho dividendo bruto.

Cuando los Accionistas de IAG no deban tributar en el impuesto sobre la renta al tipo máximo ni al tipo adicional, dichos Accionistas pagarán impuestos por el dividendo bruto a un tipo del 10%. En consecuencia, el Crédito Fiscal eliminará íntegramente la deuda tributaria pagadera por el Accionista de IAG respecto al dividendo bruto.

En los casos de Accionistas de IAG obligados a tributar en el impuesto sobre la renta al tipo máximo, dichos Accionistas pagarán impuestos por el dividendo bruto a un tipo del 32,5%, siempre y cuando el dividendo bruto rebase el umbral de renta gravada con el tipo máximo del impuesto, pero por debajo del umbral para el tipo adicional del impuesto sobre la renta, y el dividendo sea considerado (según se ha señalado anteriormente) como el tramo superior de los ingresos del Accionista de IAG. En consecuencia, el Crédito Fiscal reducirá sólo parcialmente la deuda tributaria del Accionista de IAG respecto al dividendo bruto, por lo que estará sujeto al impuesto

sobre la renta al tipo del 22,5% del dividendo bruto, menos cualquier deducción por retenciones a cuenta soportadas en España. Por ejemplo, si el Accionista de IAG percibe un dividendo de 80 libras esterlinas (antes de retenciones a cuenta en España) de IAG, el dividendo percibido conllevaría un Crédito Fiscal de 8,89 libras esterlinas, con lo que el dividendo bruto ascendería a 88,89 libras esterlinas. El Accionista de IAG estaría entonces sujeto a tributación por el dividendo bruto de 20 libras esterlinas (es decir, 28,89 libras esterlinas (32,5% de 88,89 libras esterlinas) menos 8,89 libras esterlinas (el importe del Crédito Fiscal)) sin deducir la retención a cuenta española soportada sobre dicho dividendo.

Los Accionistas de IAG han de tener presente que la Ley Presupuestaria (*Finance Act*) de 2009 introdujo un tipo adicional en el impuesto sobre la renta, con efectos a partir del 6 de abril de 2010, aplicable a los tramos de renta imponible superiores a 150.000 libras esterlinas, y que la referida ley prevé que los dividendos pagados a dicha fecha, o después de la misma, tributarán a un tipo del 42,5%. En consecuencia, en el supuesto de aquellos Accionistas de IAG obligados a tributar en el impuesto sobre la renta al tipo adicional, dichos Accionistas de IAG estarán sujetos a impuestos por el dividendo bruto a un tipo del 42,5%, siempre y cuando el dividendo bruto rebase el umbral de renta gravada con el tipo adicional del impuesto y el dividendo sea considerado (según se ha señalado anteriormente) como el tramo superior de los ingresos del Accionista de IAG. Una vez compensado el Crédito Fiscal correspondiente al dividendo bruto, el Accionista de IAG estará, por tanto, sujeto al impuesto sobre la renta al tipo del 32,5% del dividendo bruto, menos cualquier deducción por posibles retenciones a cuenta soportadas en España. Por ejemplo, si el Accionista de IAG percibe un dividendo de 80 libras esterlinas (antes de retención a cuenta en España) de IAG, dicho dividendo conllevaría un Crédito Fiscal de 8,89 libras esterlinas, con lo que el dividendo bruto ascendería a 88,89 libras esterlinas. El Accionista de IAG estaría entonces sujeto a una tributación por el dividendo bruto de 28,89 libras esterlinas (es decir, 37,78 libras esterlinas (42,5% de 88,89 libras esterlinas) menos 8,89 libras esterlinas (el importe del Crédito Fiscal)), sin deducir la retención a cuenta española soportada sobre dicho dividendo).

Un Accionista de IAG sujeto al impuesto sobre sociedades del Reino Unido que sea una “empresa pequeña” (a los efectos de la fiscalidad británica de los dividendos) no deberá, por regla general, pagar impuestos por los dividendos distribuidos por IAG.

Otros Accionistas de IAG sujetos al impuesto sobre sociedades del Reino Unido no deberán pagar impuestos por los dividendos distribuidos por IAG siempre y cuando dichos dividendos estén comprendidos dentro de una clase exenta y se cumplan determinadas condiciones. Con carácter general, los dividendos repartidos sobre las acciones que sean representativas de “capital social ordinario” a efectos del impuesto británico y que no puedan rescatarse, y los dividendos repartidos a una persona que posea menos del 10% del capital social emitido del pagador (o cualquier clase de dicho capital social) son ejemplos de dividendos comprendidos dentro de una clase exenta.

Cuando se exija practicar retención fiscal a cuenta sobre un dividendo en España, todo Accionista de IAG persona física debería, en general, poder acogerse a un crédito fiscal por un importe igual al impuesto español retenido o deducido del

correspondiente dividendo distribuido por IAG sobre las Acciones de IAG, crédito que tendrá como efecto minorar la cuota del impuesto sobre la renta a pagar por dicho Accionista de IAG, cubriendo dicho crédito, por lo general, como máximo un 15% del dividendo percibido y la retención practicada en España sobre dicho dividendo, y estando limitado normalmente a la cuantía de la deuda tributaria devengada por el Accionista de IAG en relación con el dividendo considerado. Como consecuencia, los Accionistas de IAG personas físicas que tributen en el impuesto sobre la renta, bien por la totalidad o una parte del dividendo considerado, al tipo máximo o al tipo adicional, y que reclamen dicho crédito en su declaración del impuesto, deberían ser capaces de utilizar el importe del crédito disponible para reducir su deuda tributaria por el dividendo percibido. Aquellos Accionistas de IAG personas físicas cuya deuda tributaria en relación con el dividendo considerado quede enteramente eliminada con el Crédito Fiscal según el mecanismo expuesto más arriba, no necesitarán, ni podrán reclamar un crédito fiscal en el Reino Unido en relación con la retención fiscal a cuenta practicada en España sobre dicho dividendo. Esto implica que dichas personas, después de impuestos, recibirán un dividendo del que se deducirá el importe de la retención practicada en España, mientras que si IAG fuese una sociedad con domicilio fiscal en el Reino Unido, como, por ejemplo, British Airways, dichas personas recibirán el importe bruto del dividendo, sin deducción fiscal alguna.

De forma análoga, los Accionistas de IAG que no estén obligados a tributar por los dividendos distribuidos por IAG (incluidos los Accionistas de IAG sujetos al impuesto sobre sociedades británico que hayan percibido dividendos de IAG exentos de dicho impuesto sobre sociedades) no podrán reclamar un crédito fiscal en el Reino Unido en relación con la retención fiscal a cuenta soportada en España sobre dichos dividendos. Esto implica que dichas personas, después de impuestos, recibirán un dividendo del que se deducirá el importe de la retención practicada en España, mientras que si IAG fuese una sociedad con domicilio fiscal en el Reino Unido, como, por ejemplo, British Airways, dichas personas recibirán el importe bruto del dividendo, sin deducción fiscal alguna.

#### *4.12.4 Cumplimiento de las obligaciones en materia fiscal*

Se informa a todos los Accionistas de BA al momento de la Fusión, personas físicas, que no hayan recibido previamente una notificación del HMRC instándoles a presentar una declaración de impuestos que, a raíz de la percepción de un dividendo de IAG, deberán notificar al HMRC que han adquirido un ingreso de fuente extranjera.

#### *4.12.5 Enajenación de Acciones de IAG*

##### *4.12.5.1 Tributación de las plusvalías gravables*

Dependiendo de las circunstancias particulares del Accionista de IAG y con sujeción a cualquier exención o reducción disponible, la enajenación o enajenación imputada de Acciones de IAG podrá dar lugar a una plusvalía gravable o a una pérdida deducible a efectos del impuesto sobre incrementos patrimoniales.

Los Accionistas de IAG, personas físicas, residentes o residentes habituales en el Reino Unido a efectos fiscales y cuyos ingresos y plusvalías totales sujetos a

tributación en un determinado ejercicio fiscal, incluyendo las plusvalías generadas por la enajenación o enajenación imputada de sus Acciones de IAG, sean menores o iguales que el límite superior del tramo del tipo básico del impuesto sobre la renta aplicable en ese ejercicio (el “**Límite del Tramo**”) estarán, en general, sujetos al impuesto sobre plusvalías a un tipo fijo del 18% respecto a cualquier plusvalía afluída con una enajenación o enajenación imputada de sus Acciones de IAG.

Los Accionistas de IAG, personas físicas, residentes o residentes habituales en el Reino Unido a efectos fiscales y cuyos ingresos y plusvalías totales sujetos a tributación en un determinado ejercicio fiscal, incluyendo las plusvalías generadas por la enajenación o enajenación imputada de sus Acciones de IAG, superen el Límite del Tramo estarán, por lo general, sujetos al impuesto sobre plusvalías a un tipo fijo del 18% con respecto a cualquier plusvalía afluída con una enajenación o enajenación imputada de sus Acciones de IAG (siempre y cuando al sumarse al resto de ingresos y plusvalías gravables del Accionista de IAG durante el ejercicio fiscal en cuestión la plusvalía sea menor o igual que el Límite del Tramo) y a un tipo fijo del 28% por lo que respecta al resto de las plusvalías afluídas con la enajenación o enajenación imputada de sus Acciones de IAG.

No será posible la aplicación de ningún coeficiente corrector (“*indexation allowance*”) por los Accionistas de IAG personas físicas con respecto a ninguna enajenación de Acciones de IAG. No obstante, cada individuo disfruta de una exención anual, de modo que el impuesto sobre incrementos patrimoniales sólo grava el exceso de las plusvalías procedentes de cualquier fuente durante el ejercicio fiscal por encima de esa cifra. La exención anual correspondiente al ejercicio fiscal 2010-2011 es de 10.100 libras esterlinas.

Las personas jurídicas titulares de Acciones de IAG que sean residentes en el Reino Unido a efectos fiscales estarán, en general, sujetas al impuesto sobre sociedades respecto a las plusvalías gravables materializadas con la disposición de sus Acciones de IAG. El coeficiente corrector (“*indexation allowance*”) podría reducir el importe de la plusvalía gravable sujeta a tributación en el impuesto sobre sociedades, pero no podrá tener como efecto crear o incrementar el importe de cualquier pérdida deducible.

#### 4.12.5.2 Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (*stamp duty*) e Impuesto de Actos Jurídicos Documentados sobre transmisiones de acciones de sociedades cotizadas (“SDRT”; *stamp duty reserve tax*)

El acuerdo para transmitir Acciones de IAG y la efectiva transmisión de las mismas, incluso en aquellos casos en los que las Acciones de IAG estén representadas por ADS de BA o ADS de IAG, no debería estar sujeto a ningún pago en concepto de SDRT.

La afirmación realizada en el párrafo anterior podría no llegar a ser cierta, con respecto a las Acciones de IAG representadas por CDI de IAG, si IAG estuviera controlada y gestionada desde el Reino Unido.

La transmisión de CDI de IAG en el sistema CREST no estará sujeta al pago del *stamp duty*. Por lo que respecta a la transmisión de Acciones de IAG en otras

circunstancias, la transmisión no documental de una participación sobre las Acciones de IAG sin soporte físico, por ejemplo mediante transferencia de anotación en cuenta a través del sistema IBERCLEAR no estará sujeta al pago del *stamp duty* y, en tanto en cuanto el instrumento de transmisión pertinente sea otorgado fuera del Reino Unido y no haga referencia a un bien inmueble situado en el Reino Unido ni a ningún asunto o negocio celebrado o que haya de celebrarse dentro del Reino Unido, la transmisión de Acciones de IAG en otras circunstancias no dará lugar a ningún pago por *stamp duty*.

#### 4.12.6 *Accionistas no residentes en el Reino Unido*

Los Accionistas de IAG que no sean residentes –y, en el caso de una persona física, residente habitual– en Reino Unido a efectos fiscales y no ejerzan una actividad, negocio o vocación en el Reino Unido a través de una sucursal o agencia –o, en el caso de una sociedad, un establecimiento permanente (para cuyos fines se hayan utilizado, mantenido o adquirido las Acciones de IAG) se encuentran, por lo general, fuera del alcance de cualquier impuesto sobre incrementos patrimoniales en relación con las subsiguientes enajenaciones o enajenaciones imputadas de sus Acciones de IAG.

En el caso de las personas físicas titulares de Acciones de IAG que, a efectos fiscales, trasladen temporalmente su residencia fuera de Reino Unido, las plusvalías materializadas mientras permanezcan temporalmente como no residentes (con sujeción a las exenciones o reducciones disponibles) podrían, en virtud de las disposiciones legales orientadas a evitar la elusión fiscal, quedar sujetas al impuesto sobre incrementos patrimoniales. En su caso, la cuota tributaria se devengará en el ejercicio en que dicha persona vuelva al Reino Unido.

## 5. CLÁUSULAS Y CONDICIONES DE LA OFERTA

La información correspondiente al presente apartado no resulta de aplicación, dado que el objeto de la presente Nota es la emisión de las acciones de IAG que se emitan para atender el canje como resultado de la Fusión de IAG, y su posterior admisión a cotización, sin que se realice una oferta pública de las mismas.

## 6. ADMISIÓN A COTIZACIÓN Y NEGOCIACIÓN

### 6.1 **Solicitud de admisión a cotización y negociación**

De conformidad con los acuerdos del Consejo de Administración del Emisor de fecha 19 de octubre de 2010, y de la Junta General de Accionistas de 29 de noviembre de 2010, se ha acordado solicitar la admisión a negociación oficial de las acciones que se emitan como resultado de la Fusión de IAG en (i) las Bolsas de Valores de Barcelona, Bilbao, Madrid y Valencia, así como su incorporación al Sistema de Interconexión Bursátil (Mercado Continuo) y en (ii) la Bolsa de Valores de Londres, bajo el segmento Premium de la Official List de la UKLA.

Está previsto que las acciones que se emitan como resultado de la Fusión de IAG sean admitidas a negociación el día 24 de enero de 2011. En el caso de que la admisión a

negociación no se hubiera producido en o antes del 24 de febrero de 2011, el Emisor dará publicidad de forma inmediata a los motivos del retraso en los boletines de cotización de las Bolsas de Valores de Barcelona, Bilbao, Madrid y Valencia y de la Bolsa de Valores de Londres y mediante hecho relevante comunicado a la UKLA, a la Bolsa de Londres y a la CNMV.

Se hace constar que el Emisor conoce y se compromete a cumplir los requisitos y condiciones que se exigen para la admisión, permanencia y exclusión de cotización de los valores en los citados mercados secundarios, según la legislación vigente y los requerimientos de sus organismos rectores.

## **6.2 Mercados regulados en los que se negocien las acciones del Emisor**

Las acciones del Emisor no están actualmente admitidas a negociación en ninguna Bolsa de Valores.

Las acciones de British Airways están actualmente admitidas en el segmento premium de la Official List de la UK Listing Authority y cotizan en la Bolsa de Londres. British Airways está incluida en el índice FTSE 100. Las acciones de Iberia cotizan a través del Mercado Continuo en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao. Iberia forma parte del índice Ibex-35.

## **6.3 Otras colocaciones**

No procede.

## **6.4 Entidades de liquidez**

Ninguna entidad financiera o de otro tipo ha asumido el compromiso de actuar como intermediario en la negociación secundaria de las acciones del Emisor para aportar liquidez al valor mediante la introducción de órdenes de compra y venta en el mercado.

## **6.5 Estabilización del valor**

No procede.

## **7. TENEDORES VENDEDORES DE VALORES**

Las acciones que se emitan como resultado de la fusión por absorción de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S. A. (sociedad holding de Iberia Opco) y BA HOLDCO, S. A. (sociedad holding de British Airways) (sociedades absorbidas) por parte del Emisor (sociedad absorbente), sin que se produzca una oferta pública de venta simultánea de la totalidad o parte de las mismas, por lo que la información de este apartado no resulta de aplicación.

## 8. INGRESOS Y GASTOS DE LA EMISIÓN Y LA ADMISIÓN

Se recoge a continuación una estimación de los gastos de emisión y de la admisión a cotización de las acciones que se emitan como resultado de la Fusión de IAG (sin incluir el Impuesto sobre el Valor Añadido) para el Emisor:

|   | <b>Euros</b>         |
|---|----------------------|
| Tarifas y cánones de las Bolsas de Valores  | 311.992,82           |
| Tasas de emisión y admisión de la CNMV  | 51.997,55            |
| Tasas de IBERCLEAR  | 30.000,00            |
| Tarifas y cánones de admisión de la Bolsa de Londres  | 436.000              |
| Tarifa de admisión de la UKLA   | 265                  |
| Gastos legales y otros (Notaría, Registro, Agencia, asesoramiento legal, asesoramiento financiero, publicidad legal etc.) | 49.387.000,00        |
| <b>TOTAL</b>  | <b>50.217.255,37</b> |

Para las cantidades incurridas en libras se ha utilizado el cambio medio del euro / libra entre abril y diciembre de 2010 que fue de 1,178 euros por libra.

## 9. DILUCIÓN

### 9.1 Cantidad y porcentaje de la dilución inmediata resultante de la emisión

Como parte de la constitución de la Fusión, el capital social actual de IAG (que asciende a 60.120 euros, representado por 120.240 acciones de 0,50 euros de valor nominal cada una) se amortizará en su totalidad mediante la devolución de las aportaciones realizadas por Latorre & Asociados Consultoría, S. L., actual accionista único de IAG.

La ampliación de capital de la que deriva la emisión de las acciones resultado de la Fusión de IAG objeto de la presente Nota conllevará, una vez completada la Fusión, la emisión y puesta en circulación de hasta un máximo total de 2.099.856.484 acciones ordinarias del Emisor de 0,50 euros de valor nominal cada una de ellas.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 304.2 de la Ley de Sociedades de Capital no existe derecho de suscripción en cuanto que el aumento de capital se realiza a los efectos de atender al canje de la Fusión de IAG

Tras la ejecución de la Fusión, los accionistas de British Airways e Iberia mencionados en los apartados 22.6.1 y 22.6.2 del Documento de Registro, asumiendo que mantengan a dicha fecha la participación que tienen a 31 de diciembre de 2010, pasarán a ser los accionistas significativos de IAG. De acuerdo con la Ecuación de Canje (teniendo en cuenta la amortización de la autocartera de Iberia y las Operaciones en relación con las Participaciones Cruzadas), los accionistas significativos de IAG serían los siguientes:

| <b>Nombre de accionista</b>                 | <b>Número de acciones</b> | <b>Porcentaje de participación</b> |
|---|---------------------------|------------------------------------|
| AXA Investments                             | 55.878.960                | 3,01%                              |
| Black Rock Advisors                         | 141.006.414               | 7,60%                              |
| Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid | 223.590.038               | 12,06%                             |
| Janus Capital Management LLC                | 82.433.679                | 4,44%                              |
| Lloyds Banking Group plc                    | 69.213.837                | 3,73%                              |
| Standard Life plc                           | 103.807.948               | 5,60%                              |
| <b>Total accionistas principales</b>        | <b>675.930.876</b>        | <b>36,44%</b>                      |

| Nombre de accionista                 | Número de acciones   | Porcentaje de participación |
|--------------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| Consejeros y altos directivos        | 997.920              | 0,05%                       |
| Acciones en autocartera              | 0                    | 0%                          |
| Otros accionistas (capital flotante) | 1.177.964.571        | 63,51%                      |
| <b>Total Acciones de IAG</b>         | <b>1.854.893.367</b> | <b>100,00%</b>              |

**9.2 En el caso de una oferta de suscripción de los tenedores actuales, importe y porcentaje de la dilución inmediata si no suscriben la nueva oferta**

No procede dado que no hay oferta pública de suscripción.

**10. INFORMACIÓN ADICIONAL**

**10.1 Declaración de la capacidad en que han actuado los asesores mencionados en esta Nota**

El Emisor ha contado con el asesoramiento legal de J&A Garrigues, S. L. P. y Slaughter and May así como con el asesoramiento contable de Ernst & Young LLP, y financiero de Morgan Stanley S. V., S. A. U y UBS Investment Bank para la realización de la emisión de las acciones resultado de la Fusión de IAG objeto de la presente Nota. British Airways ha contado con el asesoramiento en derecho español de Uría Menéndez Abogados, S.L.P.. Iberia ha recibido asesoramiento financiero de J.P. Morgan plc.

**10.2 Indicación de otra información de esta Nota que haya sido auditada o revisada por los auditores**

No procede.

**10.3 Declaraciones o informes de expertos**

La presente Nota no incluye ninguna declaración ni informe atribuido a una persona en calidad de experto.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 3/2009 y el artículo 349 del Reglamento del Registro Mercantil, KPMG Auditores, S.L. ha sido nombrado por el Registro Mercantil de Madrid como experto independiente en relación con la Fusión de IAG. Dicho informe está disponible en el domicilio social de IAG y en las páginas web [www.iberia.com](http://www.iberia.com) y [www.bashareholders.com](http://www.bashareholders.com). La conclusión de dicho informe se transcribe en el apartado 28.1 del Documento de Registro.

Iberia contrató los servicios de Morgan Stanley S.V., S.A.U. (“**Morgan Stanley**”) como asesor financiero en relación con la Fusión. Como parte de dicho contrato y a petición del Consejo de Administración de Iberia, Morgan Stanley emitió una “fairness opinion” al Consejo de Administración de Iberia a fecha 21 de septiembre de 2010 en relación con la Fusión, en la cual se señala, que en opinión de Morgan Stanley, y con sujeción a los procedimientos, cualificaciones, hipótesis, limitaciones y demás términos que en ellas se

establecen, la ecuación de canje es equitativa (*fair*) desde un punto de vista financiero para los accionistas de Iberia, con excepción de British Airways y sus filiales. Morgan Stanley actúa como asesor financiero de Iberia exclusivamente en relación con la Fusión y será responsable sólo ante Iberia en lo que se refiere a las garantías ofrecidas por Morgan Stanley a sus clientes así como en los aspectos referentes al asesoramiento sobre la potencial Fusión, al contenido de esta Nota o a cualquier otro asunto referido en esta Nota.

Asimismo, Iberia contrató los servicios de J.P. Morgan plc (“**J.P. Morgan**”), como asesor financiero en relación con la Fusión con British Airways. Como parte de dicho mandato y a petición del Consejo de Administración de Iberia, J.P. Morgan emitió una “fairness opinion” al Consejo de Administración de Iberia con fecha 22 de septiembre de 2010 en la cual se señala que la ecuación de canje es equitativa (*fair*) desde un punto de vista financiero para Iberia. J.P. Morgan actúa como asesor financiero de Iberia exclusivamente en relación con la Fusión y será responsable sólo ante Iberia en lo que se refiere a la protección de sus intereses como cliente de J.P. Morgan, proporcionar asesoramiento en relación con la posible Fusión, así como con respecto al contenido de esta Nota.

Ernst & Young LLP ha emitido el informe de propósito especial sobre la información financiera pro forma del Grupo IAG a 30 de junio de 2010 que se describe en el apartado 25.1 del Documento de Registro.

#### **10.4 Información procedente de terceros**

No procede.

#### **10.5 Actualización del Documento de Registro**

##### *10.5.1 Información financiera a fecha intermedia*

La información financiera provisional sin auditar de British Airways para el semestre que finalizó el 30 de septiembre de 2010 y la información financiera provisional sin auditar de Iberia en los nueve meses hasta el 30 de septiembre de 2010, incorporada por referencia al presente documento, es posible descargarla desde el sitio [www.bashareholders.com](http://www.bashareholders.com), en el caso de British Airways, y desde [www.iberia.com](http://www.iberia.com), por lo que respecta a Iberia

## **Iberia**

*Cuenta de resultados correspondiente al tercer trimestre y acumulado de los nueve primeros meses de 2010 (no auditada):*

| millones de €  | 3 <sup>er</sup> Trimestre (Jul-Sep) |              |             | Enero - Septiembre |              |             |
|--|-------------------------------------|--------------|-------------|--------------------|--------------|-------------|
|  | 2010                                | 2009         | % (*)       | 2010               | 2009         | % (*)       |
| <b>Resultado de las operaciones (a)</b>                      | <b>77</b>                           | <b>-56</b>   | <b>n.s.</b> | <b>27</b>          | <b>-330</b>  | <b>n.s.</b> |
| <b>Ingresos de las operaciones</b>                           | <b>1.351</b>                        | <b>1.167</b> | <b>15,8</b> | <b>3.631</b>       | <b>3.337</b> | <b>8,8</b>  |
| <b>Importe neto cifra de negocios</b>                        | <b>1.289</b>                        | <b>1.124</b> | <b>14,7</b> | <b>3.424</b>       | <b>3.197</b> | <b>7,1</b>  |
| Ingresos de pasaje (b) (c)                                   | 1.018                               | 897          | 13,5        | 2.698              | 2.539        | 6,3         |
| Ingresos de carga (c)  | 74                                  | 55           | 34,5        | 213                | 167          | 28,1        |
| Ingresos de handling   | 84                                  | 83           | 2,1         | 207                | 204          | 1,7         |
| Asistencia técnica a compañías aéreas                        | 92                                  | 69           | 33,7        | 243                | 227          | 7,3         |
| Otros ingresos por servicios y ventas                        | 20                                  | 19           | 0,3         | 61                 | 62           | -0,6        |
| <b>Otros ingresos de las operaciones</b>                     | <b>62</b>                           | <b>43</b>    | <b>44,5</b> | <b>208</b>         | <b>140</b>   | <b>48,6</b> |
| Recurrentes  | 52                                  | 43           | 21,1        | 144                | 136          | 6,1         |
| No recurrentes   | 10                                  | 0            | n.s.        | 64                 | 4            | n.s.        |
| <b>Gastos de las operaciones</b>                             | <b>1.273</b>                        | <b>1.223</b> | <b>4,1</b>  | <b>3.600</b>       | <b>3.667</b> | <b>-1,8</b> |
| <b>Aprovisionamientos</b>                                    | <b>381</b>                          | <b>365</b>   | <b>4,5</b>  | <b>995</b>         | <b>1.055</b> | <b>-5,7</b> |
| Combustible de aviones                                       | 303                                 | 309          | -2,2        | 797                | 890          | -10,4       |
| Repuestos para flota   | 69                                  | 47           | 47,9        | 173                | 141          | 23,2        |
| Material de mayordomía                                       | 5                                   | 5            | 12,5        | 14                 | 14           | 2,3         |
| Otros aprovisionamientos                                     | 4                                   | 4            | 3,6         | 10                 | 11           | -7,5        |
| <b>Gastos de personal</b>                                    | <b>333</b>                          | <b>325</b>   | <b>2,6</b>  | <b>970</b>         | <b>975</b>   | <b>-0,5</b> |
| De los que: No recurrentes (d)                               | 0                                   | -            | n.a.        | 2                  | -            | n.a.        |
| <b>Dotación a la amortización</b>                            | <b>44</b>                           | <b>44</b>    | <b>0,0</b>  | <b>130</b>         | <b>133</b>   | <b>-2,4</b> |
| <b>Otros gastos de las operaciones</b>                       | <b>514</b>                          | <b>489</b>   | <b>5,2</b>  | <b>1.505</b>       | <b>1.503</b> | <b>0,1</b>  |
| Alquiler de flota  | 86                                  | 85           | 1,3         | 240                | 268          | -10,4       |
| Mantenimiento flota (subcontratos)                           | 56                                  | 44           | 27,3        | 152                | 155          | -2,2        |
| Gastos comerciales   | 43                                  | 35           | 21,8        | 128                | 107          | 20,5        |
| Servicios de tráfico, costes de escala e incidencias         | 105                                 | 101          | 4,1         | 299                | 301          | -0,6        |
| Tasas de navegación  | 67                                  | 66           | 1,5         | 189                | 192          | -1,4        |
| Servicio a bordo   | 20                                  | 20           | 2,0         | 53                 | 50           | 6,8         |
| Sistemas de reservas   | 31                                  | 29           | 7,8         | 105                | 104          | 0,9         |
| Otros gastos (e)   | 107                                 | 110          | -3,0        | 338                | 327          | 3,4         |
| De los que: No recurrentes                                   | 3                                   | 2            | 36,1        | 30                 | 3            | n.s.        |
| <b>Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado</b> | <b>-1</b>                           | <b>0</b>     | <b>n.s.</b> | <b>-4</b>          | <b>0</b>     | <b>n.s.</b> |

n.s.: no significativo.

n.a.: no aplicable.

(\*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

(a) El resultado de las operaciones incluye, además de los resultados de explotación (recurrentes), los ingresos y gastos no recurrentes, así como el deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado.

(b) Los ingresos de pasaje contables incluyen el reconocimiento como ingreso de los billetes vendidos no volados (caducados), contabilizados previamente en el pasivo circulante como anticipo de clientes, junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

(c) A partir de enero de 2010 los ingresos por exceso de equipaje quedan incluidos en "Ingresos de pasaje" (con anterioridad figuraban en "Ingresos de carga"). Las cifras de 2009 (5 millones en el tercer trimestre y 13 millones en el acumulado a septiembre) han sido reclasificadas conforme al nuevo criterio.

(d) Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 0,4 millones de euros en el tercer trimestre de 2010.

(e) Incluye "Otros alquileres", "Indemnizaciones", "Seguros" y "Otros mantenimientos", entre otras partidas.

| millones de €  | 3 <sup>er</sup> Trimestre (Jul-Sep) |               |              | Enero - Septiembre |               |              |
|--|-------------------------------------|---------------|--------------|--------------------|---------------|--------------|
|  | 2010                                | 2009          | % (*)        | 2010               | 2009          | % (*)        |
| <b>Resultados financieros</b>                            | <b>-4</b>                           | <b>17</b>     | <b>n.s.</b>  | <b>13</b>          | <b>41</b>     | <b>-68,6</b> |
| Ingresos financieros                                     | 8                                   | 10            | -21,4        | 19                 | 56            | -65,9        |
| Gastos financieros                                       | 9                                   | 10            | -8,4         | 25                 | 30            | -15,9        |
| Resultados por diferencias de cambio                     | -5                                  | -3            | -49,9        | 14                 | -9            | n.s.         |
| Otros ingresos y gastos                                  | 1                                   | 20            | -92,6        | 6                  | 24            | -76,8        |
| <b>Participación en resultados de empresas asociadas</b> | <b>21</b>                           | <b>8</b>      | <b>149,7</b> | <b>24</b>          | <b>8</b>      | <b>209,4</b> |
| <b>Resultado antes de impuestos</b>                      | <b>94</b>                           | <b>-30</b>    | <b>n.s.</b>  | <b>64</b>          | <b>-281</b>   | <b>n.s.</b>  |
| Impuestos  | -19                                 | 14            | n.s.         | -11                | 99            | n.s.         |
| <b>Resultado consolidado</b>                             | <b>74</b>                           | <b>-16</b>    | <b>n.s.</b>  | <b>53</b>          | <b>-182</b>   | <b>n.s.</b>  |
| Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante        | 74                                  | -16           | n.s.         | 54                 | -182          | n.s.         |
| Atribuible a intereses minoritarios                      | -0                                  | -0            | n.a.         | -0                 | -0            | n.a.         |
| <b>Beneficio básico por acción (euros)</b>               | <b>0,080</b>                        | <b>-0,018</b> | <b>n.s.</b>  | <b>0,058</b>       | <b>-0,196</b> | <b>n.s.</b>  |

n.s.: no significativo.

n.a.: no aplicable.

(\*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

Número medio ponderado de acciones en circulación en el tercer trimestre: 925.204.966 en 2010 y 925.204.737 en 2009; y en el periodo enero-septiembre: 925.204.813 en 2010 y 925.204.737 en 2009.

**Pasaje** - En el acumulado a septiembre los ingresos de pasaje totales aumentaron en 159,6 millones € con relación al año anterior, de los que 137 millones corresponden a los ingresos por billetes volados en el periodo. El incremento de los "Otros ingresos de pasaje" (23 millones) procede principalmente de los ingresos de programas de fidelización (Iberia Plus y acuerdos *frequent-flyer* con otras compañías) y de los ingresos por cobro de equipaje.

| Ingresos de pasaje<br>Enero-Septiembre | Ingresos (millones de €) |              |            | Ing. / PKT  | Ing. / AKO  |
|--|--------------------------|--------------|------------|-------------|-------------|
|  | 2010                     | 2009         | Var. %     | Var. %      | Var. %      |
| Largo radio                            | 1.343                    | 1.160        | 15,8       | 8,5         | 13,3        |
| Medio radio internacional              | 674                      | 685          | -1,6       | 4,2         | 5,9         |
| Doméstico                              | 506                      | 541          | -6,5       | -0,3        | 2,2         |
| <b>Total red (a)</b>                   | <b>2.522</b>             | <b>2.385</b> | <b>5,7</b> | <b>3,5</b>  | <b>7,5</b>  |
| Otros ingresos de pasaje (b)           | 177                      | 154          | 15,0       | n.a.        | n.a.        |
| <b>Total (b)</b>                       | <b>2.698</b>             | <b>2.539</b> | <b>6,3</b> | <b>n.a.</b> | <b>n.a.</b> |

n.a.: no aplicable.

(a) Corresponden a los ingresos generados por los vuelos operados durante el periodo.

(b) Incluyen los ingresos por billetes vendidos no volados (caducados), los ingresos derivados de acuerdos de programas de fidelización y otras regularizaciones contables de menor cuantía.

Los ingresos por pasaje procedentes de billetes volados en los nueve meses hasta el 30 de septiembre de 2010 se incrementaron un 5,7% en el conjunto de la red, gracias al progresivo aumento de los ingresos en los vuelos de largo radio desde principios de año. Éstos se incrementaron un 15,8% respecto a los nueve meses hasta el 30 de septiembre de 2009, debido a las subidas del 6,7% en los pasajeros-kilómetro transportados (PKT) y del 8,5% en el ingreso medio por PKT en este sector.

En el conjunto de la red el volumen de **oferta**, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), disminuyó un 1,7% respecto a los nueve meses hasta el 30 de septiembre de 2009, con un aumento del 2,1% en los vuelos de largo radio y una reducción del 7,6% en la operación de corto y medio radio. Los **coeficientes de ocupación** mejoraron en todos los sectores, llevando a una subida de 3,1 puntos porcentuales en el nivel medio de toda la red, que alcanzó el 83,1%, con un incremento del 2,1% en el volumen de tráfico. El ingreso medio por PKT aumentó un 3,5%, a pesar de verse perjudicado por un crecimiento del 7,2% en la etapa media de pasaje, debido principalmente a la creciente participación del largo radio (66,3% de los PKT totales en el acumulado a septiembre de 2010, 2,8 puntos por encima del mismo periodo del año anterior). El **ingreso unitario por AKO** subió en todos los sectores, resultando un incremento medio del 7,5% en el conjunto de la red, correspondiendo 1,6 puntos de esta subida al efecto positivo de la apreciación del dólar y otras monedas respecto al euro. En la operación de largo radio, el ingreso unitario por AKO aumentó un 13,3% respecto al periodo de nueve meses del año anterior (un 10,9% si descontamos el efecto de la depreciación del euro), en parte impulsado por un aumento del número de pasajeros en la clase Business Plus (8,2%).

En el **tercer trimestre** de 2010 los ingresos de pasaje totales se incrementaron un 13,5% respecto al mismo trimestre del año anterior. Los ingresos de pasaje procedentes de los billetes utilizados en el periodo aumentaron en 106 millones € (un 12,4%), impulsados por la significativa progresión de los ingresos del sector de largo radio, que alcanzaron un incremento del 29,2%. Los “Otros ingresos de pasaje” superaron en 15 millones € a la cifra registrada en el tercer trimestre de 2009, debido principalmente al aumento de los ingresos por cancelación de anticipos de clientes y de los ingresos procedentes de los programas de fidelización.

En el conjunto de la red el **coeficiente de ocupación** mejoró 3,4 puntos con relación al tercer trimestre de 2009, ascendiendo al 85,6%, con incrementos del 3,4% en los AKO y del 7,7% en los PKT. Los aumentos en el volumen de oferta (9,5%) y en el tráfico (15%) del sector de largo radio, fueron parcialmente contrarrestados por las reducciones en la capacidad (-6,0%) y en la demanda (-4,2%) de la operación de corto y medio radio.

El **ingreso unitario por AKO** se incrementó un 8,6% respecto al tercer trimestre de 2009 en el conjunto de la red, gracias a la mejora del coeficiente de ocupación y a la subida del ingreso medio por PKT (4,3%). El fuerte crecimiento de la etapa media de pasaje (+10,6%) tuvo un impacto negativo estimado de 5,0 puntos porcentuales en esas variaciones del ingreso unitario y el *yield*. Por el contrario, la apreciación del dólar americano y de otras divisas respecto al euro llevó a un aumento de aproximadamente 4,0 puntos en los ingresos por AKO y por PKT del tercer trimestre.

**Carga** - Se incrementaron un 28,1% respecto al acumulado a septiembre de 2009, gracias al aumento del 32,4% en el volumen de carga, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), que tuvo crecimientos significativos en todos los sectores internacionales. El ingreso unitario por tonelada-kilómetro ofertada (TKO) se incrementó un 19,9% en los nueve meses hasta el 30 de septiembre de 2010, impulsado por la mejora de 11,8 puntos porcentuales en el coeficiente de ocupación de carga. El ingreso medio por TKT, que había sufrido un descenso interanual del 28% en el segundo semestre de 2009, ha registrado una continua recuperación desde principios de año, alcanzando un incremento del 17% en el tercer trimestre de 2010 respecto del mismo trimestre el año anterior. Esta significativa mejora del precio y el incremento del volumen de tráfico (16,9%) llevaron a un aumento del 34,5% en los ingresos de carga consolidados del trimestre.

**Handling** - Los ingresos de handling a terceros registraron unos incrementos interanuales del 2,1% en el tercer trimestre y del 1,7% en el acumulado a septiembre de 2010. Iberia Airport Services (sin incluir las UTE ni los ajustes de consolidación) aumentó sus ingresos de handling un 2,3% con relación a los obtenidos en los nueve primeros meses de 2009, con un incremento del 1,7% en el número de aviones ponderados atendidos, destacando el crecimiento de la producción para Vueling.

**Mantenimiento** - Los ingresos por servicios de asistencia técnica a flotas de terceros aumentaron un 7,3% respecto al año anterior, con una subida del 33,7% (23 millones €) en el tercer trimestre, debido al aumento de la facturación por revisiones de motor y por otros servicios de asistencia en talleres, y parcialmente favorecido por la apreciación del dólar con relación al tipo de cambio medio €/€ del tercer trimestre de 2009.

**Otros ingresos por servicios y ventas** - Incluye los ingresos por utilización de sistemas de reservas, servicios en las terminales de carga, facturación neta de puntos con empresas asociadas al programa Iberia Plus, otras ventas diversas y servicios de formación. Su importe agregado disminuyó ligeramente (-0,6%) respecto al acumulado a septiembre de 2009, situándose en 61 millones €.

**Otros ingresos de las operaciones** - Los **recurrentes** (comisiones, alquileres, trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos diversos)

ascendieron a 144 millones € en el acumulado a septiembre de 2010, subiendo un 6,1% respecto a 2009. Esa cifra incluye 18 millones € por recuperación de provisiones para grandes reparaciones de flota que habían sido dotadas en exceso, superando en 14 millones € al importe registrado hasta septiembre de 2009, de los que 6,5 millones € corresponden al aumento registrado en dicha partida en el tercer trimestre. Los ingresos de las operaciones **no recurrentes** se situaron en 64 millones € en el acumulado a septiembre de 2010 (frente a 4 millones en 2009), que incluyen 30 millones correspondientes a la estimación de la recuperación del fondo de pensiones de los pilotos, y 33 millones procedentes de la recuperación de provisiones tras cuatro sentencias del Tribunal Supremo que estiman los recursos de casación de Iberia y eximen a la compañía de pagar varias liquidaciones de aduanas correspondientes al periodo comprendido entre 1998 y 2000.

En relación a los costes de las operaciones destacan los siguientes:

**Combustible** - En el acumulado a septiembre de 2010 el gasto disminuyó un 10,4% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al descenso del precio medio después de coberturas, cuyo efecto positivo fue parcialmente contrarrestado por el impacto de la depreciación del euro respecto al dólar americano, que incrementó el gasto un 5,6% respecto a 2009. En el tercer trimestre de 2010 el gasto disminuyó un 2,2%, porque los incrementos de coste derivados de la depreciación del euro (10,9%) y de un mayor volumen de litros consumidos (4,5%) contrarrestó la mayor parte del ahorro procedente de precio medio después de coberturas inferior al del mismo periodo de 2009. El coste unitario (por AKO) del combustible disminuyó un 8,8% en el semestre y un 5,5% en el tercer trimestre. El precio del queroseno de aviación en los mercados (JET CIF NWE) se mantuvo relativamente estable durante el tercer trimestre, oscilando en torno a los 700 dólares por tonelada, un nivel similar al precio medio correspondiente a los nueve primeros meses del actual ejercicio. Durante este periodo las cotizaciones han permanecido siempre por encima de las del año anterior, aunque el diferencial se ha ido estrechando debido a la subida del precio en los mercados a partir de marzo de 2009.

**Personal** - Los gastos recurrentes descendieron un 0,7% en el acumulado a septiembre de 2010, gracias a la disminución del 3,6% en la plantilla media del Grupo, que se situó en 20.119 empleados equivalentes. Las plantillas medias de los Tripulantes Técnicos y de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se redujeron un 2,8% y un 6,5% respectivamente. Adicionalmente, en el acumulado a septiembre de 2010 se contabilizaron 1,6 millones € de gastos no recurrentes por indemnizaciones de personal. En el tercer trimestre de 2010 los gastos de personal recurrentes se incrementaron un 2,5% respecto al año anterior, en parte por el aumento de dietas, horas extraordinarias y otros costes variables. El coste de personal unitario (por AKO) disminuyó un 0,9% con relación al tercer trimestre de 2009.

**Alquiler de flota** - En el acumulado a septiembre de 2010 se redujo un 10,4% respecto al año anterior. Una parte del ahorro (15 millones) corresponde a la producción contratada en wet lease en 2009 (1,8 aviones A340 de media en el periodo), modalidad que la compañía no opera desde agosto de 2009. Los costes por arrendamientos operativos de flota de pasaje disminuyeron en 11 millones, debido en parte a la disminución de los tipos de interés, y el gasto por alquiler de aviones de

carga descendió en casi 2 millones €. En el tercer trimestre de 2010 el gasto de alquiler de flota se incrementó un 1,3% debido fundamentalmente a la incorporación de tres aviones A340/600, el modelo más grande de la flota de Iberia, en arrendamiento operativo.

**Amortizaciones** - Disminuyeron un 2,4% en el periodo de nueve meses, correspondiendo en su mayor parte a menores dotaciones para amortización de aviones, equipos informáticos, equipos en los aeropuertos y vehículos. En términos unitarios, el coste agregado de alquiler de flota y amortizaciones disminuyó un 6,2% con relación al año anterior, situándose en 0,79 céntimos de euro por AKO.

**Mantenimiento de flota** - El coste agregado de los servicios externos de mantenimiento, consumos de repuestos de flota y dotaciones a las provisiones para grandes revisiones aumentó un 9,9% respecto al gasto acumulado a septiembre de 2009, situándose en 325 millones €, debido principalmente al aumento del volumen de actividad en los servicios de asistencia técnica, que motivó, sobre todo, un incremento significativo del consumo de repuestos de motores CFM56. En el tercer trimestre de 2010 el coste total de mantenimiento ascendió a 125 millones €, superando en un 38% al gasto del año anterior, debido al incremento de actividad para terceros y al impacto de la apreciación del dólar.

**Comerciales** - Aumentaron un 20,5% en el acumulado a septiembre de 2010 y un 21,8% en el tercer trimestre. Se incrementaron las comisiones e incentivos a las agencias debido al aumento de los ingresos por transporte y al cambio en el mix de origen de la venta (mayor crecimiento en mercados exteriores, fundamentalmente Latinoamérica, que implican unos mayores costes por comisiones). También aumentaron los costes de publicidad en medios.

**Servicios de tráfico, de escala y de incidencias** - En el acumulado a septiembre de 2010 descendieron un 0,6% respecto a 2009, mientras que en el tercer trimestre se incrementaron un 4,1%, debido a su vinculación con el volumen de actividad aérea. En términos unitarios (por AKO), el coste aumentó un 0,7% en el tercer trimestre y un 1,1% en los nueve meses ya transcurridos del ejercicio.

**Tasas de navegación** - El gasto disminuyó un 1,4% en el acumulado a septiembre, aumentando el coste unitario (por AKO) un 0,3% respecto a 2009, debido a la subida de precios. En el tercer trimestre el coste unitario de las tasas de navegación disminuyó un 1,8% respecto al año mismo trimestre del año anterior.

**Servicio a bordo** - En el acumulado a septiembre de 2010 aumentó el gasto en 3 millones € (un 6,8% respecto a 2009), debido al incremento de los costes de las comidas a bordo, motivado principalmente por el aumento del 6% en el número de pasajeros totales en los vuelos de largo radio, y por la mejora del mix de clases en el conjunto de la red.

**Sistemas de reservas** - El gasto aumentó un 0,9% en el acumulado a septiembre y un 7,8% en el tercer trimestre. Este último incremento estuvo motivado por el aumento del volumen de reservas y, en menor medida, por la apreciación del dólar.

**Otros gastos** - Los **recurrentes** registraron un descenso de 16 millones € (un -5,0%) con relación al acumulado a septiembre de 2009. Adicionalmente, en los nueve primeros meses de 2010 se registraron diversos gastos no recurrentes que totalizaron 30 millones €, que en su mayor parte corresponden a los servicios de profesionales independientes requeridos por las operaciones corporativas, junto a algunas provisiones.

**Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado** - Presentó un saldo negativo de 4 millones € en el acumulado a septiembre de 2010, que fundamentalmente se debe a pérdidas por baja de rotables y gastos por devolución de aviones, que fueron parcialmente compensados por beneficios procedentes de venta de inmovilizado.

**Resultado financiero** - Disminuyó en 28 millones € respecto al año anterior, situándose en 13 millones de beneficios en el acumulado a septiembre de 2010. Los ingresos financieros se redujeron en 37 millones € debido fundamentalmente al descenso de los ingresos por imposiciones a corto plazo, afectados por la bajada de los tipos de interés. La mayor parte de esta reducción fue compensada por una disminución de 5 millones € en los gastos financieros y por una mejora de 23 millones € en el saldo neto de las diferencias de cambio. El resultado financiero también incluye “Otros ingresos y gastos” (beneficios por enajenación de instrumentos financieros y valor de coberturas no eficaces) cuyo resultado neto agregado se situó en 6 millones € en los nueve primeros meses de 2010 y en 24 millones € en el ejercicio anterior (en el tercer trimestre de 2009 Iberia registró un beneficio de 20 millones € como consecuencia de la operación de fusión de Vueling y Clickair).

**Participación en los resultados de las asociadas** - Registró un saldo positivo de 24 millones € en el acumulado a septiembre de 2010, superando en 16 millones € a los resultados de 2009, debido principalmente a la mejora en los beneficios de Vueling, compañía en la que Iberia tiene una participación del 45,85% desde julio de 2009.

*Estado de situación financiera consolidado (no auditado):*

| millones de €   | 30-Sep-2010  | 31-Dic-2009  | % (*)       |
|---|--------------|--------------|-------------|
| <b>ACTIVO</b>   | <b>6.001</b> | <b>5.046</b> | <b>18,9</b> |
| <b>Activo no corriente</b>                            | <b>3.068</b> | <b>2.362</b> | <b>29,9</b> |
| Activos intangibles                                   | 42           | 50           | -15,6       |
| Inmovilizado material                                 | 1.165        | 1.046        | 11,3        |
| Participaciones en asociadas                          | 159          | 134          | 18,3        |
| Inversiones financieras                               | 1.110        | 497          | 123,4       |
| Activos por impuestos diferidos                       | 593          | 635          | -6,7        |
| <b>Activo corriente</b>                               | <b>2.933</b> | <b>2.684</b> | <b>9,3</b>  |
| Activos mantenidos para la venta                      | 2            | 9            | -76,5       |
| Existencias   | 218          | 215          | 1,2         |
| Deudores  | 705          | 478          | 47,4        |
| Activos financieros corrientes                        | 1.174        | 1.088        | 7,9         |
| Periodificaciones / Otros activos corrientes          | 18           | 8            | 117,1       |
| Efectivo y otros activos líquidos equivalentes        | 816          | 886          | -7,9        |
| <b>PASIVO</b>   | <b>6.001</b> | <b>5.046</b> | <b>18,9</b> |
| <b>Patrimonio Neto</b>                                | <b>2.034</b> | <b>1.551</b> | <b>31,2</b> |
| Patrimonio neto atribuido a la entidad dominante      | 2.032        | 1.548        | 31,2        |
| Intereses minoritarios                                | 3            | 3            | -1,4        |
| <b>Pasivo no corriente</b>                            | <b>1.934</b> | <b>1.732</b> | <b>11,7</b> |
| Provisiones   | 1.103        | 1.209        | -8,8        |
| Deudas y otros pasivos financieros                    | 460          | 301          | 52,7        |
| Pasivos por impuestos diferidos                       | 160          | 7            | n.s.        |
| Otras periodificaciones a largo plazo                 | 211          | 215          | -1,8        |
| <b>Pasivo corriente</b>                               | <b>2.032</b> | <b>1.763</b> | <b>15,3</b> |
| Deudas a corto plazo / Pasivos financieros corrientes | 260          | 295          | -11,9       |
| Anticipos de clientes                                 | 555          | 389          | 42,6        |
| Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar        | 1.211        | 1.075        | 12,7        |
| Otros pasivos corrientes                              | 6            | 4            | 46,1        |

n.s.: no significativo.

(\*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

**Patrimonio neto** - Asciede a 2.034 millones € a 30 de septiembre de 2010, 483 millones por encima de la cifra del cierre del ejercicio anterior. Este aumento se debe, principalmente, al ajuste derivado de la actualización del valor de la participación del 9,0% que Iberia tenía a 30 de septiembre en Amadeus IT Holding, S.A., tras la salida a Bolsa de esta sociedad. El valor razonable de esa participación superaba en 539 millones € su coste de adquisición, y esta diferencia (una vez descontado el impacto

fiscal) ha sido contabilizada en el epígrafe “Ajustes en patrimonio por valoración”. También se actualizó al alza el valor de las acciones de British Airways en un importe neto de 69 millones €

**Saldo de disponible** - Se situó en 1.990 millones € a finales de septiembre de 2010. Si excluimos la valoración de las operaciones de cobertura incluida en el saldo de los activos financieros corrientes, el saldo de disponible ajustado se sitúa en 1.968 millones €, aumentando un 2,5% con relación al cierre del año anterior.

**Endeudamiento neto de balance** - Continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, situándose en -1.357 millones € a 30 de septiembre de 2010. La deuda remunerada de balance aumentó en 109 millones € respecto al cierre de 2009, debido fundamentalmente a los arrendamientos financieros de dos nuevos aviones A340/600.

**Endeudamiento neto ajustado** - Disminuye un 8,0% debido principalmente a la disminución del gasto por alquileres. El apalancamiento se reduce en 8,5 puntos porcentuales respecto a diciembre de 2009.

El siguiente cuadro muestra la evolución de los principales parámetros de la gestión de capital:

| Grupo Iberia (millones de euros)              | 30 septiembre 2010 | 31 diciembre 2009 | Var. %     |
|---|--------------------|-------------------|------------|
| Saldo de disponible ajustado (a)              | 1.968              | 1.919             | 2,5        |
| Deuda remunerada de balance (b)               | 611                | 502               | 21,7       |
| <b>Endeudamiento neto de balance</b>          | (1.357)            | (1.417)           | (4,3)      |
| Capitalización del alquiler de flota (x8) (c) | 2.486              | 2.646             | (6)        |
| <b>Endeudamiento neto ajustado</b>            | 1.129              | 1.229             | (8,1)      |
| <b>Apalancamiento (d)</b>                     | 35,7%              | 44,2%             | (8,5) p.p. |

(\*) Las variaciones interanuales están calculadas sobre las cifras exactas en euros.

(a) Activos financieros corrientes más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, excluida la valoración de las operaciones de cobertura (22 millones € a septiembre de 2010 y 55 millones a diciembre de 2009).

(b) Incluye deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros corrientes y no corrientes.

(c) Rentas (arrendamiento operativo al 100% y resto al 50%) anualizadas X 8 y ajustadas con los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus. Los préstamos Iberbus son préstamos financieros a largo plazo a las sociedades Iberbus. Estos préstamos devengan unos intereses que Iberia recibe y a la vez paga como parte integrante del alquiler de flota.

(d) Endeudamiento neto ajustado / (Patrimonio neto + Endeudamiento neto ajustado).

## **British Airways**

A continuación figura la cuenta de resultados de British Airways correspondiente a los periodos finalizados el 30 de septiembre de 2010 y el 30 de septiembre de 2009:

| CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA(sin auditar)   | Semestre finalizado el 30 de septiembre |              | % variación  |
|---|---|--------------|--------------|
|   | 2010                                    | 2009         |              |
| Millones de libras esterlinas   |   |              |              |
| Ingresos por tráfico  |   |              |              |
| <i>Pasaje</i>   | 3.878                                   | 3.593        | 7,9          |
| <i>Carga</i>  | 350                                     | 251          | 39,4         |
|   | <b>4.228</b>                            | <b>3.844</b> | <b>10,0</b>  |
| <i>Otros ingresos</i>   | 219                                     | 258          | (15,1)       |
| <b>INGRESOS</b>   | <b>4.447</b>                            | <b>4.102</b> | <b>8,4</b>   |
| Costes de personal  | 1.003                                   | 1.031        | (2,7)        |
| Reestructuraciones  |   | 48           | Ns           |
| Amortizaciones y deterioros   | 350                                     | 360          | (2,8)        |
| Costes de arrendamientos operativos de aeronaves  | 34                                      | 33           | 3,0          |
| Costes de combustible   | 1.257                                   | 1.228        | 2,4          |
| Costes de ingeniería y otros costes de flota  | 278                                     | 247          | 12,6         |
| Tasas de aterrizaje y tasas de navegación   | 313                                     | 322          | (2,8)        |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de operaciones  | 506                                     | 529          | (4,3)        |
| Costes de ventas  | 145                                     | 144          | 0,7          |
| Diferencias por cambio de divisas   | (3)                                     |              | Ns           |
| Costes de alojamiento, equipos en tierra y de TI  | 266                                     | 271          | (1,8)        |
| <b>GASTOS TOTALES DE EXPLOTACIÓN</b>  | <b>4.149</b>                            | <b>4.213</b> | <b>(1,5)</b> |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) DE EXPLOTACIÓN</b>   | <b>298</b>                              | <b>(111)</b> | <b>Ns</b>    |
| Beneficios/(pérdidas) por derivados de combustible  | (4)                                     | 5            | Ns           |
| Costes financieros  | (85)                                    | (76)         | 11,8         |
| Ingresos financieros  | 7                                       | 11           | (36,4)       |
| Gasto de financiación neta correspondiente a pensiones  | (41)                                    | (100)        | (59,0)       |
| Abonos/(cargos) por reconversión de préstamos en moneda extranjera  | (8)                                     | 6            | Ns           |
| Pérdidas por la venta de inmovilizado material e inversiones  | (3)                                     | (9)          | (66,7)       |
| Participación en pérdidas después de impuestos de empresas asociadas por uso del método de puesta en equivalencia | (2)                                     | (19)         | (89,5)       |
| Abono/(cargo) neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta                                | (4)                                     | 1            | Ns           |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>   | <b>158</b>                              | <b>(292)</b> | <b>Ns</b>    |
| Impuestos   | (42)                                    | 84           | Ns           |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) DESPUÉS DE IMPUESTOS</b>   | <b>116</b>                              | <b>(208)</b> | <b>Ns</b>    |
| Atribuible a:   |   |              |              |
| Accionistas de la sociedad matriz   | 107                                     | (217)        | Ns           |
| Intereses minoritarios  | 9                                       | 9            | 0,0          |
|   | <b>116</b>                              | <b>(208)</b> | <b>Ns</b>    |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) POR ACCIÓN</b>   |   |              |              |
| <i>Básico</i>   | 9,3p                                    | (18,8)p      | Ns           |
| <i>Diluido</i>  | 7,9p                                    | (18,8)p      | Ns           |

ns: No significativo

A continuación figura la cuenta de resultados de British Airways correspondiente a los periodos finalizados el 30 de septiembre de 2010 y el 30 de septiembre de 2009, en Euros. British Airways presenta sus resultados financieros en libras esterlinas. Las cantidades en euros no han sido presentadas ante el regulador, ni han sido auditadas y se ofrecen con fines meramente informativos.

| CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA (sin auditar)  | Semestre finalizado el 30 de septiembre |              | % variación |
|---|---|--------------|-------------|
|   | 2010                                    | 2009         |             |
| Millones de Euros*  |   |              |             |
| Ingresos por tráfico  |   |              |             |
| <i>Pasaje</i>   | 4,585                                   | 4,087        | 12.2        |
| <i>Carga</i>  | 414                                     | 286          | 44.8        |
|   | <b>4,999</b>                            | <b>4,373</b> | <b>14.3</b> |
| <i>Otros ingresos</i>   | 259                                     | 293          | (11.6)      |
| <b>INGRESOS</b>   | <b>5,258</b>                            | <b>4,666</b> | <b>12.7</b> |
| Costes de personal  | 1,186                                   | 1,174        | 1.0         |
| Reestructuraciones  |   | 54           | N.M.        |
| Amortizaciones y deterioros   | 414                                     | 410          | 0.9         |
| Costes de arrendamientos operativos de aeronaves  | 40                                      | 38           | 5.3         |
| Costes de combustible   | 1,487                                   | 1,398        | 6.4         |
| Costes de ingeniería y otros costes de flota  | 329                                     | 281          | 17.1        |
| Tasas de aterrizaje y tasas de navegación   | 370                                     | 366          | 1.1         |
| Gastos de handling, catering y otros gastos de operaciones  | 598                                     | 603          | (0.8)       |
| Costes de ventas  | 171                                     | 164          | 4.3         |
| Diferencias por cambio de divisas   | (4)                                     |              | N.M.        |
| Costes de alojamiento, equipos en tierra y de TI  | 314                                     | 308          | 1.9         |
| <b>GASTOS TOTALES DE EXPLOTACIÓN</b>  | <b>4,905</b>                            | <b>4,792</b> | <b>2.4</b>  |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) DE EXPLOTACIÓN</b>   | <b>353</b>                              | <b>(126)</b> | <b>N.M.</b> |
| Beneficios/(pérdidas) por derivados de combustible  | (5)                                     | 6            | N.M.        |
| Costes financieros  | (100)                                   | (86)         | 16.3        |
| Ingresos financieros  | 8                                       | 13           | (38.5)      |
| Gasto de financiación neta correspondiente a pensiones  | (49)                                    | (115)        | (57.4)      |
| Abonos/(cargos) por reconversión de préstamos en moneda extranjera  | (9)                                     | 7            | N.M.        |
| Pérdidas por la venta de inmovilizado material e inversiones  | (4)                                     | (10)         | (60.0)      |
| Participación en pérdidas después de impuestos de empresas asociadas por uso del método de puesta en equivalencia | (2)                                     | (22)         | (90.9)      |
| Abono/(cargo) neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta                                | (5)                                     | 1            | N.M.        |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) ANTES DE IMPUESTOS</b>   | <b>187</b>                              | <b>(332)</b> | <b>N.M.</b> |
| Impuestos   | (50)                                    | 96           | N.M.        |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) DESPUÉS DE IMPUESTOS</b>   | <b>137</b>                              | <b>(236)</b> | <b>N.M.</b> |
| Atribuible a:   |   |              |             |
| Accionistas de la sociedad matriz   | 126                                     | (247)        | N.M.        |
| Intereses minoritarios  | 11                                      | 11           | 0.0         |
|   | <b>137</b>                              | <b>(236)</b> | <b>N.M.</b> |
| <b>BENEFICIO/(PÉRDIDA) POR ACCIÓN</b>   |   |              |             |
| <i>Básico</i>   | 11.0c                                   | (21.4)c      | N.M.        |
| <i>Diluido</i>  | 9.3c                                    | (21.4)c      | N.M.        |

ns: No significativo

\* El tipo de cambio usado para el período finalizado el 30 de septiembre de 2010, ha sido de 1,1823 € por Libra; y para el período finalizado el 30 de septiembre de 2009, de 1,13755 € por Libra.

**Los ingresos por pasaje** aumentaron un 7,9% en tasa interanual, y la capacidad se redujo un 6,2%. Las rentabilidades (ingreso por pasaje por PKT) se incrementaron un 17,2% y se produjeron mejoras en el precio y el abanico (mix) de tipos de billetes en todas las cabinas.

**Los ingresos por carga** aumentaron un 39,4%. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetros de carga (CTK), se incrementaron un 2,4% y las rentabilidades de carga (ingresos por carga por CTK) crecieron un 36,1%, lo que refleja una recuperación desde el mínimo del mercado en 2009, un aumento de los recargos por combustible de carga y un fuerte rendimiento de los productos de los productos premium de carga.

Los gastos de explotación totales disminuyeron en 64 millones de libras esterlinas, equivalente a un 1,5%. Los principales factores de esta disminución, que en conjunto aportaron una reducción neta de 39 millones de libras, fueron los siguientes:

**Gastos de personal** – una disminución de 28 millones de libras (2.7%), principalmente debido a un recorte de la plantilla (media de plantilla equivalente o MPE), incluyendo el efecto de las reducciones de los complementos de la tripulación de cabina (ascendiendo a un total de 48 millones de libras) y un recorte de la remuneración de los pilotos (8 millones de libras), compensada por un aumento de 32 millones de libras en los costes de servicio de las pensiones.

**Reestructuración** – se atribuyó un coste neto cero a la reestructuración en el semestre corriente que finalizó el 30 de septiembre de 2010, en comparación con los 48 millones de libras del correspondiente periodo del año pasado, puesto que ya se han completado los programas de reestructuración significativos.

**Costes de combustible** – se produjo un incremento de 29 millones de libras (2,4%), atribuido al aumento de los precios del combustible (subida del 25,7% en dólares) y a un tipo de cambio adverso, que se contrarrestó parcialmente con los ahorros de una programación de vuelos reducida, debido principalmente a la disrupción causada por las huelgas de los tripulantes de cabina en mayo y junio de 2010 y a las restricciones en el espacio aéreo como consecuencia de la erupción volcánica en Islandia durante abril y mayo de 2010.

**Costes de ingeniería y otros costes de flota** – se registró un incremento de 31 millones de libras (un 12,6%), de los cuales 10 millones de libras son atribuibles a movimientos adversos del tipo de cambio y 12 millones de libras a unos mayores costes de suministro externo y a unas tasas de mantenimiento de motores por horas (“power by the hour”).

**Gastos de handling, catering y otros gastos de operaciones** – se produjo una reducción de 23 millones de libras (4,3%), principalmente a causa de unos volúmenes más bajos (como se reflejó en la disminución del 7,3% en el número de pasajeros transportados) y de los contratos de handling renegociados.

#### **Principales cambios en conceptos no de explotación**

**Los costes financieros** aumentaron en 9 millones de libras (11,8%). Aunque se produjo un recorte de los tipos de interés sobre la deuda a tipo variable en el Reino Unido y en Estados Unidos, generando una reducción de costes de 9 millones de libras, esto fue contrarrestado con creces con el efecto de un incremento de la deuda relacionada con la flota sobre entregas nuevas (cinco aparatos de la familia Airbus A320 y un Boeing 777) y el cargo de intereses sobre los Bonos Convertibles emitidos en agosto de 2009, que en conjunto provocaron un aumento de 18 millones de libras en los costes financieros.

**El gasto de financiación neta** correspondiente a pensiones disminuyó un 59%, desde 100 millones de libras hasta 41 millones, debido principalmente a unos activos de pensiones más elevados de lo previsto a causa del aumento de los tipos empleados en

la valoración (la tasa APS creció en 0,5 puntos porcentuales desde un 4,7% hasta un 5,2%, y la tasa NAPS subió 0,2 puntos porcentuales desde un 7,1% hasta un 7,3%).

**La participación en pérdidas después de impuestos de empresas asociadas**, que se contabilizan mediante el uso del método de puesta en equivalencia, se redujo en 17 millones de libras (89,5%) debido a que las pérdidas de Iberia en los seis meses que finalizaron el 30 de junio de 2010 (British Airways contabiliza su participación del 13,15% en estos resultados a trimestre vencido) fueron un 87,3% inferiores a la cifra del semestre que finalizó el 30 de junio de 2009. El movimiento restante del 2,5% se debe a variaciones en el tipo de cambio.

A continuación figura el balance de British Airways a 30 de septiembre de 2010 (comparado con el balance a 31 de marzo de 2010):

| <b>BALANCE CONSOLIDADO (sin auditar)</b>              | <b>30-Sep 2010</b> | <b>31-Mar 2010</b> | <b>% variación</b> |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| (Millones de libras esterlinas)                       |                    |                    |                    |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                          |                    |                    |                    |
| Inmovilizado material                                 |                    |                    |                    |
| <i>Flota</i>  | 5.726              | 5.739              | (0,2)              |
| <i>Inmuebles</i>                                      | 894                | 920                | (2,8)              |
| <i>Equipmo</i>  | 230                | 245                | (6,1)              |
|   | <b>6.850</b>       | <b>6.904</b>       | <b>(0,8)</b>       |
| Intangibles   |                    |                    |                    |
| <i>Fondo de comercio</i>                              | 40                 | 40                 | 0,0                |
| <i>Derechos de aterrizaje</i>                         | 202                | 202                | 0,0                |
| <i>Software</i>                                       | 30                 | 27                 | 11,1               |
|   | <b>272</b>         | <b>269</b>         | <b>1,1</b>         |
| Inversiones en empresas asociadas                     | 243                | 197                | 23,4               |
| Activos financieros disponibles para la venta         | 72                 | 76                 | (5,3)              |
| Activos derivados de retribuciones a empleados        | 535                | 483                | 10,8               |
| Instrumentos financieros derivados                    | 13                 | 27                 | (51,9)             |
| Pagos anticipados e ingresos acumulados               | 47                 | 17                 | 176,5              |
| <b>TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                    | <b>8.032</b>       | <b>7.973</b>       | <b>0,7</b>         |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA</b> | <b>53</b>          | <b>30</b>          | <b>76,7</b>        |
| <b>ACTIVOS CORRIENTES Y CRÉDITOS</b>                  |                    |                    |                    |
| Inventarios   | 98                 | 98                 | 0,0                |
| Deudores comerciales                                  | 579                | 499                | 16,0               |
| Otros activos corrientes                              | 252                | 289                | (12,8)             |
| Instrumentos financieros derivados                    | 45                 | 74                 | (39,2)             |
| Otros depósitos remunerados a corto plazo             | 1.307              | 928                | 40,8               |
| Efectivo y equivalentes                               | 550                | 786                | (30,0)             |
|   | <b>1.857</b>       | <b>1.714</b>       | <b>8,3</b>         |
| <b>TOTAL ACTIVOS CORRIENTES Y CRÉDITOS</b>            | <b>2.831</b>       | <b>2.674</b>       | <b>5,9</b>         |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>                                  | <b>10.916</b>      | <b>10.677</b>      | <b>2,2</b>         |
| <b>CAPITAL SOCIAL</b>                                 |                    |                    |                    |
| Capital social emitido                                | 288                | 288                | 0,0                |
| Prima de emisión                                      | 937                | 937                | 0,0                |
| Inversión en acciones propias                         | (4)                | (4)                | 0,0                |
| Otras reservas  | 865                | 692                | 25,0               |
| <b>TOTAL CAPITAL SOCIAL</b>                           | <b>2.086</b>       | <b>1.913</b>       | <b>9,0</b>         |
| <b>INTERESES MINORITARIOS</b>                         | <b>200</b>         | <b>200</b>         | <b>0,0</b>         |
| <b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>                          | <b>2.286</b>       | <b>2.113</b>       | <b>8,2</b>         |
| <b>PASIVOS NO CORRIENTES</b>                          |                    |                    |                    |
| Deudas financieras a largo plazo                      | 3.430              | 3.446              | (0,5)              |
| Obligaciones de prestaciones a empleados              | 216                | 208                | 3,8                |
| Provisión para impuestos diferidos                    | 823                | 774                | 6,3                |
| Otras provisiones                                     | 156                | 159                | (1,9)              |

| <b>BALANCE CONSOLIDADO (sin auditar)</b><br>(Millones de libras esterlinas) | <b>30-Sep 2010</b> | <b>31-Mar 2010</b> | <b>% variación</b> |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| Instrumentos financieros derivados  | 6                  | 5                  | 20,0               |
| Otros pasivos a largo plazo   | 305                | 232                | 31,5               |
| <b>TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES</b>  | <b>4.936</b>       | <b>4.824</b>       | <b>2,3</b>         |
| <b>PASIVOS CORRIENTES</b>   |                    |                    |                    |
| Componente corriente de la deuda a largo plazo                              | 474                | 556                | (14,7)             |
| Acreedores y otras cuentas por pagar  | 2.934              | 2.910              | 0,8                |
| Instrumentos financieros derivados  | 19                 | 12                 | 58,3               |
| Impuesto corriente por pagar  | 3                  | 2                  | 50,0               |
| Provisiones a corto plazo   | 264                | 260                | 1,5                |
| <b>TOTAL PASIVOS CORRIENTES</b>   | <b>3.694</b>       | <b>3.740</b>       | <b>(1,2)</b>       |
| <b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>                                       | <b>10.916</b>      | <b>10.677</b>      | <b>2,2</b>         |

A continuación figura el balance de British Airways a 30 de septiembre de 2010 (comparado con el balance a 31 de marzo de 2010), en Euros. British Airways presenta sus resultados financieros en libras esterlinas. Las cantidades en euros no han sido presentadas ante el regulador, ni han sido auditadas y se ofrecen con fines meramente informativos:

| <b>BALANCE CONSOLIDADO (sin auditar)</b><br>(Millones de euros*) | <b>30-Sep 2010</b> | <b>31-Mar 2010</b> | <b>% variación</b> |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                                     |                    |                    |                    |
| Inmovilizado material  |                    |                    |                    |
| <i>Flota</i>   | 6,666              | 6,450              | 3.4                |
| <i>Inmuebles</i>   | 1,041              | 1,034              | 0.7                |
| <i>Equipmo</i>   | 268                | 275                | (2.5)              |
|  | <b>7,975</b>       | <b>7,759</b>       | <b>2.8</b>         |
| Intangibles  |                    |                    |                    |
| <i>Fondo de comercio</i>   | 47                 | 45                 | 4.4                |
| <i>Derechos de aterrizaje</i>                                    | 235                | 227                | 3.5                |
| <i>Software</i>  | 35                 | 30                 | 16.7               |
|  | <b>317</b>         | <b>302</b>         | <b>5.0</b>         |
| Inversiones en empresas asociadas                                | 283                | 221                | 28.1               |
| Activos financieros disponibles para la venta                    | 84                 | 85                 | (1.2)              |
| Activos derivados de retribuciones a empleados                   | 623                | 544                | 14.5               |
| Instrumentos financieros derivados                               | 15                 | 30                 | (50.0)             |
| Pagos anticipados e ingresos acumulados                          | 55                 | 19                 | 189.5              |
| <b>TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                               | <b>9,352</b>       | <b>8,960</b>       | <b>4.4</b>         |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA</b>            | <b>62</b>          | <b>34</b>          | <b>82.4</b>        |
| <b>ACTIVOS CORRIENTES Y CRÉDITOS</b>                             |                    |                    |                    |
| Inventarios  | 114                | 110                | 3.6                |
| Deudores comerciales   | 675                | 561                | 20.3               |
| Otros activos corrientes   | 293                | 325                | (9.8)              |
| Instrumentos financieros derivados                               | 52                 | 83                 | (37.3)             |
| Otros depósitos remunerados a corto plazo                        | 1,522              | 1,043              | 45.9               |
| Efectivo y equivalentes  | 640                | 883                | (27.5)             |
|  | <b>2,162</b>       | <b>1,926</b>       | <b>12.3</b>        |
| <b>TOTAL ACTIVOS CORRIENTES Y CRÉDITOS</b>                       | <b>3,296</b>       | <b>3,005</b>       | <b>9.7</b>         |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>   | <b>12,710</b>      | <b>11,999</b>      | <b>5.9</b>         |
| <b>CAPITAL SOCIAL</b>  |                    |                    |                    |
| Capital social emitido   | 335                | 324                | 3.4                |
| Prima de emisión   | 1,091              | 1,053              | 3.6                |
| Inversión en acciones propias                                    | (5)                | (4)                | 25.0               |
| Otras reservas   | 1,008              | 777                | 29.7               |
| <b>TOTAL CAPITAL SOCIAL</b>                                      | <b>2,429</b>       | <b>2,150</b>       | <b>13.0</b>        |
| <b>INTERESES MINORITARIOS</b>                                    | <b>233</b>         | <b>225</b>         | <b>3.6</b>         |

| <b>BALANCE CONSOLIDADO (sin auditar)</b><br>(Millones de euros*) | <b>30-Sep 2010</b> | <b>31-Mar 2010</b> | <b>% variación</b> |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>                                     | <b>2,662</b>       | <b>2,375</b>       | <b>12.1</b>        |
| <b>PASIVOS NO CORRIENTES</b>                                     |                    |                    |                    |
| Deudas financieras a largo plazo                                 | 3,994              | 3,872              | 3.2                |
| Obligaciones de prestaciones a empleados                         | 251                | 234                | 7.3                |
| Provisión para impuestos diferidos                               | 958                | 869                | 10.2               |
| Otras provisiones  | 182                | 179                | 1.7                |
| Instrumentos financieros derivados                               | 7                  | 6                  | 16.7               |
| Otros pasivos a largo plazo                                      | 355                | 261                | 36.0               |
| <b>TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES</b>                               | <b>5,747</b>       | <b>5,421</b>       | <b>6.0</b>         |
| <b>PASIVOS CORRIENTES</b>  |                    |                    |                    |
| Componente corriente de la deuda a largo plazo                   | 552                | 625                | (11.7)             |
| Acreedores y otras cuentas por pagar                             | 3,417              | 3,271              | 4.5                |
| Instrumentos financieros derivados                               | 22                 | 13                 | 69.2               |
| Impuesto corriente por pagar                                     | 3                  | 2                  | 50.0               |
| Provisiones a corto plazo  | 307                | 292                | 5.1                |
| <b>TOTAL PASIVOS CORRIENTES</b>                                  | <b>4,301</b>       | <b>4,203</b>       | <b>2.3</b>         |
| <b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>                            | <b>12,710</b>      | <b>11,999</b>      | <b>5.9</b>         |

\* El tipo de cambio usado para el período finalizado el 30 de septiembre de 2010, ha sido de 1.1643 € por Libra y para el período finalizado el 31 de marzo de 2009, de 1.124 € por Libra.

El **endeudamiento neto de balance** disminuyó desde 2.288 millones de libras a 31 de marzo de 2010 hasta 2.047 millones a 30 de septiembre de 2010, lo que supone una reducción neta de 241 millones de libras, que comprende un aumento del efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo de 143 millones (8,3%) y una reducción de las deudas financieras a largo plazo (incluyendo la porción a abonar dentro del plazo de un año) de 98 millones de libras (2,4%). Esto reflejó principalmente la generación de efectivo mediante actividades de explotación en el semestre (483 millones de libras), que se contrarrestó en parte por las salidas de efectivo para adquirir inmovilizado material e inmaterial (por un total de 301 millones de libras), los pagos de deudas financieras y de obligaciones de arrendamiento financiero (77 millones netos, tras considerar la financiación obtenida mediante endeudamiento financiero nuevo por un total de 268 millones de libras) y las ganancias por diferencias de cambio sobre inversiones en efectivo por un total de 23 millones.

#### **Otros movimientos significativos en el balance**

Los deudores comerciales aumentaron en 80 millones de libras (16%) principalmente debido al mayor nivel de ingresos en 2010 en comparación con 2009.

**Capital social.** El incremento del capital social en 173 millones de libras (9%) se debe enteramente al aumento del capítulo de Otras reservas, atribuible principalmente al beneficio obtenido en el periodo (atribuible a los accionistas de la sociedad matriz) de 107 millones de libras y a los 54 millones de libras (13,15%) de British Airways correspondientes a otros movimientos positivos compartidos en Iberia.

#### *10.5.2 Actualización de la información sobre IAG y el Grupo IAG*

En la siguiente tabla se reflejan algunos datos operativos clave sobre British Airways e Iberia en relación con las operaciones del negocio de transporte de pasajeros y del negocio de transporte de carga para el periodo de seis meses y nueve meses, respectivamente, finalizado a 30 de septiembre de 2010:

## Iberia:

|   | Iberia       |                  |
|---|--------------|------------------|
|   | Ene-Sep 2010 | %Variación 10-09 |
| TKOs (millones)   | 5.571,7      | 0,8%             |
| TKTs (millones)   | 4.399,4      | 7,3%             |
| Coefficiente de ocupación total (%)                     | 79,0         | 4,8 pts          |
| Pasajeros   | 15.329       | (4,7%)           |
| Ingreso por TKO (céntimos de euro)                      | 66,17        | 0,3%             |
| Plantilla media (PMEs)                                  | 20.119       | (3,6%)           |
| Ingresos totales por pasaje y carga (millones de euros) | 2.911        | 7,6%             |

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos correspondientes al negocio de transporte de pasajeros desglosados en función de los destinos para el periodo de 9 meses terminado a 30 de septiembre de 2010 y 2009:

|   | Periodo de 9 meses finalizado 30/09/10 | Periodo de 9 meses finalizado 30/09/09 | % variación 30/09/10-30/09/09 |
|---|--|--|-------------------------------|
| <b>AKOs (millones)</b>                          |  |  |                               |
| Doméstico                                       | 5.909                                  | 6.458                                  | (8,5)                         |
| Medio radio                                     | 11.187                                 | 12.048                                 | (7,1)                         |
| Europa  | 9.608                                  | 10.496                                 | (8,5)                         |
| África y Oriente Medio                          | 1.578                                  | 1.552                                  | 1,7                           |
| Largo radio                                     | 29.422                                 | 28.807                                 | 2,1                           |
| <b>Total AKOs (millones)</b>                    | <b>46.518</b>                          | <b>47.312</b>                          | <b>(1,7)</b>                  |
| <b>PKTs (millones)</b>                          |  |  |                               |
| Doméstico                                       | 4.407                                  | 4.698                                  | (6,2)                         |
| Medio radio                                     | 8.635                                  | 9.148                                  | (5,6)                         |
| Europa  | 7.430                                  | 8.018                                  | (7,3)                         |
| África y Oriente Medio                          | 1.205                                  | 1.130                                  | 6,6                           |
| Largo radio                                     | 25.614                                 | 24.008                                 | 6,7                           |
| <b>Total PKTs (millones)</b>                    | <b>38.657</b>                          | <b>37.853</b>                          | <b>2,1</b>                    |
| <b>Coefficiente de ocupación (%)</b>            |  |  |                               |
| Doméstico                                       | 74,6                                   | 72,7                                   | 1,8 pp                        |
| Medio radio                                     | 77,2                                   | 75,9                                   | 1,3 pp                        |
| Europa  | 77,3                                   | 76,4                                   | 0,9 pp                        |
| África y Oriente Medio                          | 76,3                                   | 72,8                                   | 3,6 pp                        |
| Largo radio                                     | 87,1                                   | 83,3                                   | 3,7 pp                        |
| <b>Coefficiente de ocupación (%)</b>            | <b>83,1</b>                            | <b>80,0</b>                            | <b>3,1 pp</b>                 |
| <b>Nº de pasajeros (miles)</b>                  |  |  |                               |
| Doméstico                                       | 6.414                                  | 6.854                                  | (6,4)                         |
| Medio radio                                     | 5.691                                  | 6.193                                  | (8,1)                         |
| Europa  | 5.192                                  | 5.709                                  | (9,1)                         |
| África y Oriente Medio                          | 499                                    | 485                                    | 3,1                           |
| Largo radio                                     | 3.225                                  | 3.043                                  | 6,0                           |
| <b>Total nº de pasajeros (miles)</b>            | <b>15.329</b>                          | <b>16.090</b>                          | <b>(4,7)</b>                  |
| <b>Ingresos de pasaje (millones €)</b>          |  |  |                               |
| Doméstico                                       | 506                                    | 541                                    | (6,5)                         |
| Medio radio                                     | 674                                    | 685                                    | (1,6)                         |
| Europa  | 587                                    | 605                                    | (3)                           |
| África y Oriente Medio                          | 87                                     | 79                                     | 8,9                           |
| Largo radio                                     | 1.343                                  | 1.160                                  | 15,8                          |
| <b>Total ingresos de pasaje (millones €)(*)</b> | <b>2.522</b>                           | <b>2.385</b>                           | <b>5,7</b>                    |

\* Billetes efectivamente volados, excluidos los billetes vendidos no volados (caducados) junto a otras regularizaciones de menor cuantía.

En el acumulado a noviembre de 2010, el número de toneladas-kilómetro transportados (TKT) de Iberia aumentó un 8,0% con respecto al año anterior, con un incremento del 2,4% en el volumen de oferta.

El coeficiente de ocupación total de Iberia mejoró 4,1 puntos porcentuales respecto al año anterior, alcanzando un 79,1%.

En el negocio de transporte de pasajeros, para el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación mejoró 2,7 puntos porcentuales respecto al año anterior, alcanzando el 82,6%. El número de pasajeros-kilómetro transportados (PKT) aumentó un 3,2%, con un ligero descenso del -0,1% en el volumen de oferta. El ingreso unitario por asiento-kilómetro transportado (AKO) continuó superando al del año anterior, a pesar de verse afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje (7,4%). En el periodo acumulado a noviembre destacó el aumento de la demanda (8%) y de los ingresos en los vuelos intercontinentales de largo radio (17,8%).

La siguiente tabla muestra la proporción de los ingresos de pasaje correspondientes a los pasajeros de la clase premium y de la clase no premium respecto al total de ingresos de pasaje de Iberia, para el conjunto de la red en el período terminado el 30 de septiembre de 2009 y de 2010:

| Total Red                 | Período finalizado el 30/09/2009 | Período finalizado el 30/09/2010 |
|---------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Ingresos clase premium    | 21,15%                           | 21,61%                           |
| Ingresos clase no premium | 78,85%                           | 78,39%                           |

Los ingresos por pasaje de clase premium de Iberia crecieron un 7,76% en el periodo de nueve meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo el año anterior.

### **British Airways:**

|  | British Airways |                   |
|--|-----------------|-------------------|
|  | Ene-Sep 2010    | % Variación 10-09 |
| TKOs (millones)  | 15.665          | (4,6%)            |
| TKTs (millones)  | 11.379          | (3,8%)            |
| Coeficiente de ocupación total (%)                       | 72,6            | 0,5 pts           |
| Ingreso por TKO (céntimos de euro)                       | 44,7            | 15,7%             |
| Plantilla media (PMEs)                                   | 35.951          | (8,1%)            |
| Ingresos totales por pasaje y carga (millones de euros)* | 6.000           | 10,4%             |

\* Los tipos de cambio medios libra esterlina/euro correspondientes a cada periodo económico empleado para calcular las cifras equivalentes en euros.

La siguiente tabla muestra los principales datos operativos para el negocio de transporte de pasajeros, desglosados en los cuatro segmentos, correspondientes a los periodos de seis meses finalizados el 30 de septiembre de 2010 y 2009:

|  | Periodo de 6 meses finalizado 30/09/10 | Periodo de 6 meses finalizado 30/09/09 | % variación 30/09/10-30/09/09 |
|--|--|--|-------------------------------|
| <b>AKOs (millones)</b>                     |  |  |                               |
| Reino Unido/Europa                         | 13.954                                 | 15.236                                 | (8,4)                         |
| Continente Americano                       | 32.552                                 | 33.778                                 | (3,6)                         |
| Asia-Pacífico                              | 8.702                                  | 10.224                                 | (14,9)                        |
| África y Oriente Medio                     | 14.584                                 | 15.174                                 | (3,9)                         |
| <b>Total AKOs</b>                          | <b>69.792</b>                          | <b>74.412</b>                          | <b>(6,2)</b>                  |
| <b>PKTs (millones)</b>                     |  |  |                               |
| Reino Unido/Europa                         | 10.759                                 | 11.688                                 | (8,0)                         |
| Continente Americano                       | 26.628                                 | 28.280                                 | (5,8)                         |
| Asia-Pacífico                              | 7.122                                  | 8.659                                  | (17,8)                        |
| África y Oriente Medio                     | 10.742                                 | 11.371                                 | (5,5)                         |
| <b>Total PKTs</b>                          | <b>55.251</b>                          | <b>59.998</b>                          | <b>(7,9)</b>                  |
| <b>Coefficiente de Ocupación de Pasaje</b> |  |  |                               |
| Reino Unido/Europa                         | 77,1                                   | 76,7                                   | 0,4pts                        |
| Continente Americano                       | 81,8                                   | 83,7                                   | (1,9)pts                      |
| Asia-Pacífico                              | 81,8                                   | 84,7                                   | (2,9)pts                      |
| África y Oriente Medio                     | 73,7                                   | 74,9                                   | (1,2)pts                      |
| <b>Total Coeficiente Pasaje</b>            | <b>79,2</b>                            | <b>80,6</b>                            | <b>(1,4)pts</b>               |
| <b>Números de Pasajeros (miles)</b>        |  |  |                               |
| Reino Unido/Europa                         | 10.208                                 | 10.988                                 | (7,1)                         |
| Continente Americano                       | 3.893                                  | 4.169                                  | (6,6)                         |
| Asia-Pacífico                              | 688                                    | 833                                    | (17,4)                        |
| África y Oriente Medio                     | 1.663                                  | 1.753                                  | (5,1)                         |
| <b>Total Números de Pasajeros</b>          | <b>16.452</b>                          | <b>17.743</b>                          | <b>(7,3)</b>                  |

Los ingresos de transporte de pasajeros de British Airways (calculados teniendo en cuenta el lugar donde se realizó la venta) desglosados en las cuatro áreas geográficas para los periodos de seis meses finalizados el 30 de septiembre de 2010 y 2009 fueron los siguientes:

|                                    | Periodo de 6 meses finalizado 30/09/10 | Periodo de 6 meses finalizado 30/09/09 | % variación 30/09/10-30/09/09* |
|------------------------------------|--|--|--------------------------------|
| <b>Ingresos* (millones)</b>        |  |  |                                |
| Reino Unido/Europa                 | 2.688                                  | 2.486                                  | 4,1                            |
| Continente americano               | 1.104                                  | 909                                    | 16,9                           |
| Asia Pacífico                      | 319                                    | 326                                    | (5,8)                          |
| África y Oriente Medio             | 474                                    | 367                                    | 24,3                           |
| <b>Ingresos totales por pasaje</b> | <b>4.585</b>                           | <b>4.087</b>                           | <b>7,9</b>                     |

\* Muestra el cambio en el importe en libras esterlinas.

En el periodo de once meses terminado el 30 de noviembre de 2010, el número de TKT de British Airways descendió un 2,3% frente al mismo periodo de 2009. La capacidad en TKO disminuyó un 2,4%. El resultado fue un aumento del coeficiente de ocupación total desde el 72,7% hasta el 72,8%.

El tráfico de pasajeros en el periodo de once meses terminado el 30 de noviembre de 2010, medido en PKT, fue un 5,5% inferior respecto al mismo periodo de 2009; el número de pasajeros transportados descendió un 5,1%. Los PKT premium se redujeron un 2,3% y los PKT non-premium bajaron un 6,0%.

La siguiente tabla muestra el desglose de los ingresos de los segmentos premium y non-premium como un porcentaje del total de ingresos de pasaje generados por British Airways en el período de seis meses terminado el 30 de septiembre de 2010 y el 30 de septiembre de 2009:

|                           | Período de 6 meses<br>finalizado el 30/06/10 | Período de 6 meses<br>finalizado el 30/06/09 | Variación 30/09/10-<br>30/09/09 |
|---------------------------|--|--|---------------------------------|
| Ingresos clase premium    | 46,5%  | 46,2%  | 0,3pts.                         |
| Ingresos clase no premium | 53,5%  | 53,8%  | (0,3)pts.                       |

Los ingresos por pasaje de clase premium de British Airways crecieron un 9,7% en el periodo de seis meses finalizado a 30 de septiembre de 2010 comparado con el mismo periodo el año anterior.

#### 10.5.3 *Otros hechos destacables*

##### **Iberia:**

**Cierre del espacio aéreo español:** Entre los días 3 y 6 de diciembre de 2010 los controladores aéreos españoles llevaron a cabo acciones que provocaron el cierre del espacio aéreo español, provocando graves pérdidas en las compañías aéreas. Las masivas cancelaciones de vuelos, los reembolsos y reubicación de pasajeros en medios de transporte alternativos, la atención de pasajeros en aeropuertos, etc. supusieron para Iberia unas pérdidas estimadas de entre 13 y 15 millones de euros.

**Firma del Convenio con los Tripulantes de Cabina de Pasajeros:** El pasado 14 de diciembre la Dirección de Iberia y los representantes de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) en el Comité de Empresa de Vuelo firmaron el XVI Convenio Colectivo que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2012.

El acuerdo establece, para el caso de que Iberia decida implantar el **nuevo modelo de operación para vuelos de corto/medio radio**, las condiciones de los TCP asignados a la misma.

En la actualidad Iberia estudia la puesta en marcha de este nuevo modelo de explotación del corto y medio radio que permitirá, una vez que se firme el acuerdo con los pilotos, operar estas rutas de forma más eficiente y a unos costes inferiores.

Continuando con su política de incremento de la productividad, y en el marco del Expediente de Regulación de Empleo actualmente en vigor, Iberia se propone en el ejercicio 2010 dotar fondos para dicho Expediente, en una cuantía todavía no determinada de aproximadamente entre 25 y 30 millones de euros.

#### 10.5.4 *Actualización sobre litigios e investigaciones regulatorias*

Se actualiza en los siguientes párrafos la información recogida en el Documento de Registro en relación con las investigaciones regulatorias y procedimientos legales y arbitrales que afectan a British Airways.

### **Demanda de personal de cabina**

El 3 de noviembre de 2010, la Corte de Apelaciones (*Court of Appeal*) resolvió a favor de British Airways en la demanda interpuesta por algunos miembros del personal de cabina (cuya demanda se describe en el apartado 8.14 del Documento de Registro). Los demandantes han solicitado permiso para recurrir al Tribunal Supremo.

### **Investigaciones Regulatorias**

- Investigación del Negocio de Carga por la Comisión Europea

Mediante decisión de 9 de noviembre de 2010, la Comisión Europea ha impuesto una multa de 104 millones de euros por conducta anticompetitiva en relación con sus operaciones de carga. El importe de la multa está dentro de la provisión dotada por la compañía en su información financiera correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de marzo de 2007. BA tiene hasta mediados de enero de 2011 para recurrir la decisión en lo que respecta a responsabilidad y cuantía de la multa ante el Tribunal General de Luxemburgo.

- Corea

El 30 de noviembre de 2010, el Tribunal coreano confirmó la imposición a British Airways de una sanción administrativa de £500.000 descrita en el Apartado 8.14 del Documento de Registro.

- Demanda Colectiva Relativa a las Operaciones de Carga en el Reino Unido

El 18 de noviembre de 2010, la Corte de Apelaciones resolvió a favor de British Airways y estimó la decisión del Tribunal Superior, determinando que los demandantes no representaban al colectivo en nombre del cual se interpuso la demanda en relación con operaciones de carga en el Reino Unido (descrita en el apartado 8.14 del Documento de Registro) y suprimiendo en consecuencia el elemento de representación de la misma. Los demandantes han solicitado permiso para recurrir la decisión de supresión del Tribunal Supremo. British Airways ha interpuesto objeciones a la solicitud de permiso para recurrir.

Está previsto que a la Decisión que la Comisión Europea emita en relación con su investigación de operaciones de carga le sigan acciones de daños y perjuicios en otros países de la UE.

\* \* \*

En Madrid, a 10 de enero de 2011

---

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S. A.  
D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo