

Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 28 de febrero de 2018, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 655 millones de euros antes de partidas excepcionales (2017 reformulado¹: 550 millones de euros).
- El impacto neto por cambio de divisa en el beneficio de las operaciones del trimestre fue adverso en 9 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 1,6%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 1,5%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 0,9% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 0,5%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 9,5%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 9,2%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 fue de 3.230 millones de euros (2017 reformulado¹: 2.950 millones de euros), un aumento del 9,5%.
- El impacto neto por cambio de divisa en el beneficio de las operaciones del ejercicio fue adverso en 129 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio aumentaron un 0,1%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,4%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del ejercicio antes de partidas excepcionales disminuyeron un 2,2%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 0,8%.
- Los costes unitarios de combustible del ejercicio aumentaron un 8,0%, un 12,5% a tipos de cambio constantes.
- El efectivo se situó en 6.274 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, lo que supone un descenso de 402 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2017 y la deuda neta ajustada/EBITDAR aumentó un 0,1 hasta 1,6 veces.
- El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales se situó en 2.481 millones de euros, lo que supone un aumento del 11,2% y el beneficio ajustado por acción aumentó un 15,1%.
- El dividendo complementario propuesto es de 16,5 céntimos de euro por acción.
- Dividendo especial propuesto de 35,0 céntimos de euro por acción, aproximadamente 700 millones de euros.

Resumen de resultados:

Principales parámetros en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2018	2017 (reformulado) ¹	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	21.549	20.285	6,2 %
Total ingresos	24.406	22.880	6,7 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.230	2.950	9,5 %
Partidas excepcionales	448	(288)	ns
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	3.678	2.662	38,2%
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	324.808	306.185	6,1 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,63	6,63	0,1 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,89	5,00	(2,2)%
Indicadores de rendimiento alternativos	2018	2017 (reformulado) ¹	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de €)	2.481	2.231	11,2 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	117,7	102,2	15,1 %
Deuda neta ajustada (millones de €)	8.355	7.759	7,7 %
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,6	1,5	0,1x
Resumen de resultados en millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	Incr. / (dism.)
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	2.897	2.009	44,2 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	142,7	95,2	49,8 %
Efectivo y depósitos remunerados	6.274	6.676	(6,0)%
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.509	7.331	2,4 %

Véase definiciones en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

“En 2018, registramos un beneficio de las operaciones de 3.230 millones de euros antes de partidas excepcionales, un 9,5% más que en el ejercicio anterior. Una vez más hemos vuelto a mejorar este año el beneficio de las operaciones y el beneficio ajustado por acción creció un 15,1%. Hemos conseguido estos fantásticos resultados a pesar de tres importantes desafíos: el aumento de un 30% en los precios del combustible, las importantes incidencias sufridas debido al control del tráfico aéreo y un efecto adverso de los tipos de cambio de 129 millones de euros.

“A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje mejoraron un 2,4%, mientras que los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 0,8% sobre un aumento de la capacidad del 6,1%.

“En el cuarto trimestre, registramos un beneficio de las operaciones de 655 millones de euros antes de partidas excepcionales, un 19,1% más que en el mismo periodo del año pasado. Nuestra sólida evolución de los ingresos continuó y los ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 1,5% a tipos de cambio constantes.

“En 2018, completamos nuestro segundo programa de recompra de acciones por un valor de 500 millones de euros. A su vez distribuiremos más de 1.300 millones de euros a nuestros accionistas a través de dividendos ordinarios por valor de 615 millones de euros y un dividendo especial de aproximadamente 700 millones de euros. Esto equivale a un incremento de 260 millones de euros respecto del año anterior”.

Perspectivas de negocio:

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera que su beneficio de las operaciones en 2019 antes de partidas excepcionales e impacto por la NIIF16 se mantenga en línea, en términos generales, con los 3.230 millones de euros registrados en 2018. Se espera que el ingreso unitario de pasaje mejore a tipos de cambio constantes y que el coste unitario excluido el combustible se mantenga plano a tipos de cambio constantes.

LEI: 959800TZRUSH1ESL13

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

Enrique Dupuy, Director Financiero

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

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

Existen diversos factores que pueden hacer que los resultados reales difieran de aquellos previstos expresa o tácitamente por las declaraciones prospectivas, si bien, no es razonablemente posible ofrecer una relación pormenorizada de tales factores. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2017 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en www.iagshares.com. Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este documento y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección.

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

Tel: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2018	Partidas excepcionales	Total 2018	Antes de partidas excepcionales 2017 (reformulado) ¹	Partidas excepcionales	Total 2017 (reformulado) ¹	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	21.549		21.549	20.285		20.285	6,2 %
Ingresos de carga	1.173		1.173	1.132		1.132	3,6 %
Otros ingresos	1.684		1.684	1.463		1.463	15,1 %
Total ingresos	24.406		24.406	22.880		22.880	6,7 %
Gastos de personal	4.812	(460)	4.352	4.740	248	4.988	1,5 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.283		5.283	4.610		4.610	14,6 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.888		2.888	2.673	14	2.687	8,0 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.184		2.184	2.151		2.151	1,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.828		1.828	1.773	19	1.792	3,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	918	12	930	915	7	922	0,3 %
Gastos comerciales	1.046		1.046	982		982	6,5 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.254		1.254	1.184		1.184	5,9 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	890		890	888		888	0,2 %
Diferencias de tipo de cambio	73		73	14		14	421,4 %
Gastos totales de las operaciones	21.176	(448)	20.728	19.930	288	20.218	6,3 %
Beneficio de las operaciones	3.230	448	3.678	2.950	(288)	2.662	9,5 %
Gastos no operativos netos	(191)		(191)	(181)		(181)	5,5 %
Beneficio antes de impuestos	3.039	448	3.487	2.769	(288)	2.481	9,8 %
Impuestos	(558)	(32)	(590)	(538)	66	(472)	3,7 %
Beneficio de las operaciones del ejercicio	2.481	416	2.897	2.231	(222)	2.009	11,2 %
Indicadores operativos	2018 ²			2017 (reformulado) ^{1,2}			Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	324.808			306.185			6,1 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	270.657			252.819			7,1 %
Coeficiente de ocupación (%)	83,3			82,6			0,7pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.713			5.762			(0,9)%
Cifras de pasajeros (miles)	112.920			104.829			7,7 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	702			701			0,2 %
Despegues	754.700			717.325			5,2 %
Horas bloque (horas)	2.207.374			2.100.089			5,1 %
Plantilla media equivalente	64.734			63.422			2,1 %
Aviones en servicio	573			546			4,9 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,96			8,02			(0,8)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,63			6,63			0,1 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,53			19,65			4,5 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,63			1,51			8,0 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,89			5,00			(2,2)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,52			6,51			0,2 %

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

2 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2018	Partidas excepcionales	Total 2018	Antes de partidas excepcionales 2017 (reformulado) ¹	Partidas excepcionales	Total 2017 (reformulado) ¹	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	5.223		5.223	4.778		4.778	9,3 %
Ingresos de carga	326		326	323		323	0,9 %
Otros ingresos	511		511	329		329	55,3 %
Total ingresos	6.060		6.060	5.430		5.430	11,6 %
Gastos de personal	1.223	134	1.357	1.178	(23)	1.155	3,8 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.349		1.349	1.145		1.145	17,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	734		734	629	14	643	16,7 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	515		515	499		499	3,2 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	543		543	405	19	424	34,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	240	2	242	259	7	266	(7,3)%
Gastos comerciales	240		240	242		242	(0,8)%
Depreciación, amortización y deterioro	326		326	292		292	11,6 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	227		227	219		219	3,7 %
Diferencias de tipo de cambio	8		8	12		12	(33,3)%
Gastos totales de las operaciones	5.405	136	5.541	4.880	17	4.897	10,8 %
Beneficio de las operaciones	655	(136)	519	550	(17)	533	19,1 %
Gastos no operativos netos	(70)		(70)	(40)		(40)	75,0 %
Beneficio antes de impuestos	585	(136)	449	510	(17)	493	14,7 %
Impuestos	(74)	8	(66)	(84)	3	(81)	(11,9)%
Beneficio de las operaciones del ejercicio	511	(128)	383	426	(14)	412	20,0 %

Indicadores operativos	2018 ²	2017 (reformulado) ^{1,2}	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	80.465	74.768	7,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	65.612	61.078	7,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	81,5	81,7	(0,2pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.523	1.542	(1,2)%
Cifras de pasajeros (miles)	26.679	24.764	7,7 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	187	188	(0,3)%
Despegues	182.386	172.106	6,0 %
Horas bloque (horas)	540.988	507.938	6,5 %
Plantilla media equivalente	64.296	62.196	3,2 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,96	7,82	1,8 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,49	6,39	1,6 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	21,41	20,95	2,2 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,68	1,53	9,5 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,04	5,00	0,9 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,72	6,53	2,9 %

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

2 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

ANÁLISIS FINANCIERO

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

La industria del transporte aéreo vivió otro buen año. El crecimiento económico está manteniendo el tráfico por encima del aumento de la capacidad de la industria del 6,1%, con un leve aumento de 0,3 puntos en el coeficiente de ocupación de pasajeros.

En 2018, el crecimiento de la capacidad de las aerolíneas en Europa fue de los mayores entre las regiones. El crecimiento fue del 5,8%, con la recuperación tras los ataques terroristas en 2016. El entorno fue competitivo y los coeficientes de ocupación de pasajeros aumentaron, teniendo ambas cosas un impacto en los *yields*. Europa tuvo el mayor coeficiente de ocupación del año.

La capacidad de las aerolíneas en Norteamérica aumentó un 4,7% durante el ejercicio, y la región retuvo una posición de resultados financieros sólidos.

El aumento de la capacidad de las aerolíneas en Latinoamérica fue mayor que la media del mercado total y, con un crecimiento del 6,6%, estuvo por encima del crecimiento del año anterior del 5,5%. El entorno de mercado empezó a ver cambios en 2017 y denotó mejoras en 2018, sin embargo, se mantuvo difícil. Los coeficientes de ocupación de pasajeros de esta región fueron menores y la rentabilidad general disminuyó.

África fue la región más débil para la industria de las aerolíneas, con un crecimiento de tan sólo un 1,0%. Pese al moderado aumento de la capacidad, la mejora de los coeficientes de ocupación fue relativamente leve y el coeficiente de ocupación de pasajeros fue el más bajo entre las diferentes regiones.

El crecimiento de la industria de las aerolíneas en Oriente Medio fue moderado y estuvo por debajo de la media del mercado. Los coeficientes de ocupación de pasajeros se deterioraron, partiendo de una base relativamente baja, con una demanda que sufrió el impacto del clima político.

En Asia Pacífico, el crecimiento de la capacidad de las aerolíneas fue alto, un 7,9% mayor, y tuvo unos resultados diversos a lo largo de la región.

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018	Capacidad (AKO)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Europa	5,8%	84,5	0,6 pts
Norteamérica	4,7%	83,8	0,2 pts
Latinoamérica	6,6%	81,6	(0,3) pts
África	1,0%	71,4	1,0 pts
Oriente Medio	4,9%	74,8	(0,6) pts
Asia-Pacífico	7,9%	81,5	0,5 pts
Total mercado	6,1%	81,9	0,3 pts

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

Capacidad de IAG

IAG incrementó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), un 6,1% en 2018, cifra que incluye LEVEL en el ejercicio completo. La capacidad se incrementó en todas las aerolíneas y en todas las regiones, excepto Asia-Pacífico.

Este aumento se debe en parte a las nuevas rutas de largo radio de British Airways, Iberia y Aer Lingus, así como al impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2017. En el corto radio, LEVEL lanzó nuevas rutas en Viena e Iberia y Vueling aumentaron las frecuencias en las rutas domésticas y europeas.

El coeficiente de ocupación de IAG alcanzó su cuota más alta desde la creación de IAG alcanzando el 83,3%, 0,7 puntos más que el año anterior y 1,4 puntos por encima de la media de IATA.

Segmentos de mercado

Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018	AKO incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Doméstico	9,1%	85,0	1,8 pts
Europa	6,2%	83,2	1,2 pts
Norteamérica	8,0%	82,3	0,0 pts
Latinoamérica y Caribe	8,7%	84,7	0,7 pts
África, Oriente medio y Sur de Asia	0,8%	82,4	1,6 pts
Asia-Pacífico	0,0%	84,7	0,1 pts
Total red	6,1%	83,3	0,7 pts

Eurozona

La inflación de la zona euro se situó en el 2,0%, se puso fin a buena parte de los programas de expansión cuantitativa y el desempleo se redujo durante el año. Sin embargo, la confianza del consumidor terminó el año peor de lo que empezó, lastrada por las protestas en Francia, la reducción de la tasa de crecimiento de la producción industrial en Alemania y el deterioro de la economía italiana. Pese a que el PIB de la zona euro creció un 2,0%, la tasa de incremento de la capacidad de pasajeros de la industria aérea fue del 5,8%.

El mercado europeo, junto con el mercado doméstico, alberga los *hubs* de nuestras aerolíneas y representa nuestro mayor mercado. Crecimos ligeramente por encima de la media de la industria aérea aumentando a lo largo y ancho de nuestra red, conectando más ciudades y añadiendo más frecuencias.

En los mercados domésticos de IAG, la capacidad aumentó un 9,1%, con incrementos en Vueling e Iberia. En el marco de su estrategia NEXT, Vueling aumentó las frecuencias de las rutas actuales y lanzó tres nuevas rutas. La capacidad en el mercado doméstico de Iberia creció, con crecimiento en las Baleares y Canarias. La evolución del coeficiente de ocupación fue buena, casi dos puntos más que el año anterior.

En el mercado doméstico, los ingresos unitarios de pasaje del Grupo crecieron en todas las aerolíneas. Los resultados domésticos del Grupo mejoraron a lo largo del año y se beneficiaron del programa de subsidios del estado español para residentes de Baleares y Canarias.

La capacidad del Grupo en Europa registró un incremento interanual. LEVEL Viena inició sus servicios de corto radio en julio de 2018 con 14 nuevos destinos desde la capital Austríaca, entre ellos Londres, Barcelona y París. La capacidad de Iberia creció a través del aumento de las frecuencias en varias rutas desde Madrid como Milán, Berlín, París y Praga. En Vueling, el incremento provino principalmente del aumento de frecuencias en rutas desde Francia e Italia a España. El coeficiente de ocupación también aumentó 1,2 puntos.

En 2018, los mercados europeos del Grupo siguieron registrando buenos resultados, con incrementos en British Airways, Vueling y Aer Lingus. Los ingresos unitarios de pasaje de Iberia descendieron en Europa tras un año de mejoras trimestre a trimestre y un incremento moderado de la capacidad.

Norteamérica

En 2018, el PIB de EE.UU. creció un 2,9%, superando así el dato del año anterior y las previsiones. El crecimiento se aceleró durante el año gracias a las rebajas de impuestos y al descenso del desempleo, que dio impulso al consumo. La capacidad de transporte de pasajeros de la industria de las aerolíneas creció un 4,7%, mientras que IAG creció un 8,0% cubriendo un nuevo segmento de mercado (largo radio de bajo coste), incorporando nuevos destinos desde Irlanda, España y el Reino Unido, e incrementando las frecuencias.

El mercado norteamericano de IAG representa una parte importante de la capacidad del Grupo, con más del 30% de los AKO totales. La capacidad se aumentó en British Airways, Iberia y Aer Lingus. British Airways comenzó a operar dos nuevas rutas, Nashville desde Londres Heathrow y Toronto desde Gatwick, a lo que se sumó el crecimiento en varias rutas, como Nueva Orleans, Las Vegas, Boston y Los Ángeles. El aumento de la capacidad de Iberia se produjo principalmente por su nueva ruta a San Francisco y el impacto anual completo de las rutas que se ampliaron a servicios anuales, así como de las rutas lanzadas en 2017. La capacidad de Aer Lingus en Norteamérica creció por el lanzamiento de nuevas rutas a Filadelfia y Seattle y el impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2017. El crecimiento de LEVEL refleja el impacto anual completo de sus rutas de largo radio desde París. El coeficiente de ocupación de la región se mantuvo en el 82,3%. A pesar del aumento de la capacidad, los volúmenes de pasajeros crecieron en línea con la capacidad.

Los ingresos unitarios de pasaje en Norteamérica a tipos de cambio constantes apenas registraron variaciones con respecto al año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje de Aer Lingus descendieron ligeramente tras aumentar la capacidad un 17,2% y la expansión de LEVEL tuvo un efecto dilutivo en los ingresos unitarios de pasaje del Grupo. Los resultados de British Airways e Iberia mejoraron con respecto al año pasado gracias al aumento del *yield* en British Airways y al incremento del coeficiente de ocupación en Iberia.

Latinoamérica y el Caribe

El crecimiento del PIB de Latinoamérica fue similar al del año anterior, pero se situó considerablemente por debajo de las previsiones. Argentina volvió a caer en la recesión, mientras que la contracción económica de Venezuela se agravó y la tasa de crecimiento de Brasil fue inferior a la prevista. La capacidad de transporte de pasajeros de la industria de las aerolíneas creció un 6,6%, mientras que en IAG aumentó un 8,7%, aunque desde una cuota de mercado más baja. Como en Norteamérica, el crecimiento de IAG respondió a la cobertura del mercado de largo radio de bajo coste, los nuevos destinos y las frecuencias adicionales.

La capacidad de IAG en Latinoamérica y el Caribe se incrementó gracias a las nuevas rutas de LEVEL a Guadalupe y Martinica y al impacto anual completo de las rutas lanzadas en junio de 2017 desde Barcelona. Iberia siguió aumentando frecuencias a Ciudad de México durante el año, con lo que continuó con su crecimiento desde 2017, y sumó frecuencias a Santiago de Chile, Guatemala y El Salvador. British Airways aumentó su capacidad a Santiago de Chile, Sao Paulo y Río de Janeiro. El coeficiente de ocupación en esta región mejoró y volvió a ser considerablemente más alto que la media del sector.

Los ingresos unitarios de pasaje en Latinoamérica y el Caribe a tipos de cambio constantes aumentaron alrededor de un 1,5%, después de que las mejoras del primer semestre del año se compensaran con las reducciones registradas en el segundo semestre. La evolución de Sudamérica fue volátil y, en este sentido, economías como Argentina y Brasil se vieron afectadas por la incertidumbre política, que provocó un deterioro durante el año. Perú, Ecuador y Colombia mostraron un buen comportamiento. Las rutas al Caribe y México también experimentaron fluctuaciones, pero en general su evolución fue buena.

África, Oriente Medio y sur de Asia

La región de África, Oriente Medio y sur de Asia vio ligeramente incrementada su capacidad en 2018 a raíz de las nuevas rutas de British Airways a Durban y las Seychelles y el aumento de la capacidad en los servicios a Johannesburgo y Marrakech. Iberia incrementó la capacidad en Marrakech, efecto compensado parcialmente por la cancelación de los servicios a Guinea Ecuatorial. El coeficiente de ocupación dio muestras de fortaleza y se situó 0,5 puntos por encima de la media del sector. El Grupo está creciendo a un ritmo más lento que la media del sector de las aerolíneas en estas áreas, debido en parte a las difíciles condiciones políticas y económicas.

En África, Oriente Medio y sur de Asia, los ingresos unitarios de pasaje fluctuaron en las diferentes rutas. Se registraron mejoras debido en parte al efecto positivo de que la capacidad apenas experimentó cambios con respecto al año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje de British Airways a tipos de cambio constantes aumentaron, y las rutas africanas de Iberia, como Dakar y Marruecos, tuvieron buenos resultados.

Asia-Pacífico

En Asia-Pacífico, la capacidad del Grupo se mantuvo sin cambios con respecto a 2017. El aumento de los servicios de Iberia se compensó con los descensos de la capacidad de British Airways. Los coeficientes de ocupación se mantuvieron prácticamente sin cambios y siguieron siendo los más altos de la red de IAG. El Grupo también está creciendo a un ritmo más lento en la región de Asia-Pacífico, debido en parte al complejo entorno competitivo y regulatorio.

La región de Asia-Pacífico se mantuvo prácticamente sin cambios con respecto al año pasado, sobre una capacidad que no sufrió variaciones, y la evolución de las rutas fue desigual. Aunque la demanda ha dado muestras de una relativa estabilidad, la capacidad de la industria ha aumentado sustancialmente.

Ingresos

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Ingresos de pasaje	21.549	8,6%	2,4%
Ingresos de carga	1.173	7,2%	
Otros ingresos	1.684	18,3%	
Total ingresos	24.406	9,2%	

Ingresos de pasaje

Según los datos presentados, los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 6,2% con respecto al año anterior, con un efecto cambiario adverso cifrado de 2,4 puntos, mientras que la capacidad se incrementó un 6,1%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) aumentaron un 2,4% gracias a un ascenso del *yield* (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), que subió un 1,5%, y a un incremento de 0,7 puntos en el coeficiente de ocupación. Individualmente, los ingresos unitarios de pasaje a tipos de cambio constantes crecieron frente al año pasado en todas las aerolíneas del Grupo. En base trimestral, los ingresos unitarios de pasaje del Grupo a tipos de cambio constantes también fueron positivos en todos los periodos, aunque el ritmo se fue reduciendo a medida que avanzaba el año.

El Grupo transportó casi 113 millones de pasajeros, un 7,7% más que en 2017, y el coeficiente de ocupación de pasajeros mejoró 0,7 puntos en el conjunto del Grupo y en cuatro de las cinco aerolíneas. Desde abril de 2017, el indicador *Net Promoter Score* está registrándose consistentemente en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. El *Net Promoter Score* del Grupo en 2018 fue del 16,3%, lo que supone 0,5 puntos menos que el año pasado (de abril a diciembre). Las mejoras en los productos y los servicios fueron bien recibidas por los clientes, aunque se vieron contrarrestadas ampliamente por el difícil entorno que experimentó el control del tráfico aéreo. Las incidencias en el control del tráfico aéreo afectaron a Vueling, lo que provocó que tanto Vueling como el Grupo no alcanzaran su objetivo de NPS de 20 en 2018. La puntuación de Iberia en 2018 se mantuvo relativamente igual frente a su objetivo, mientras que British Airways y Aer Lingus superaron sus objetivos para 2018.

Ingresos de carga

El mercado vivió un fantástico arranque en 2018, pero después el crecimiento se frenó conforme avanzaba el año. Los ingresos de carga del periodo aumentaron un 3,6%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 7,2%. El volumen de carga medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) descendió un 0,9%, con un incremento de la capacidad del 3,8%. El *yield* mejoró un 8,1% a tipos de cambio constantes. Las prioridades estratégicas siguieron siendo los productos premium, las inversiones de crecimiento y la modernización continua del negocio. A este respecto, cabe citar la inversión en un nuevo Centro de *Constant Climate* en Madrid, un nuevo *Critical Service Centre* en Londres con un equipo de atención al cliente especializado y la mejora de la experiencia del cliente en IAGCargo.com.

Otros ingresos

La partida de otros ingresos creció un 15,1%, cifra que se sitúa en el 18,3% a tipos de cambio constantes, con incrementos en:

- La facturación del negocio de mantenimiento para terceros de Iberia (MRO) y la actividad de handling,
- Las reservas de BA Holidays,
- Los ingresos de Avios procedentes del aumento de los puntos emitidos y los productos canjeados, y
- Los ingresos por alquileres, principalmente en el aeropuerto John F. Kennedy.

Los ingresos totales del Grupo aumentaron un 6,7%, registrándose incrementos en pasaje, carga y otros ingresos. A tipos de cambio constantes, los ingresos totales aumentaron un 9,2%, por encima del crecimiento de los AKO del Grupo.

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

Durante el ejercicio, los gastos de personal aumentaron un 1,5% antes de partidas excepcionales. A tipos de cambio constantes, los gastos unitarios de personal mejoraron un 3,3% y los aumentos salariales estuvieron vinculados principalmente al IPC, efecto compensado con las iniciativas de eficiencia y reestructuración en todo el Grupo.

El 31 de marzo de 2018, British Airways cerró el *New Airways Pension Scheme* (NAPS) a futuros devengos de prestaciones y el *British Airways Retirement Plan* (BARP) a futuras aportaciones. Estos planes han sido reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado *British Airways Pension Plan* (BAPP). Estos cambios se tradujeron en una reducción del pasivo por prestaciones definidas del NAPS según la NIC 19 de 872 millones de euros, unos costes en efectivo por acuerdos de transición de 192 millones de euros (reconocidos como partida excepcional) y una reducción del coste por servicios prestados corrientes.

En total, el número medio de empleados aumentó un 2,1% en el conjunto del Grupo, lo que situó la plantilla media en 64.734, mientras que la productividad mejoró un 3,9%, con mejoras en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus.

Gastos de personal

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de personal	4.812	2,6%	(3,3)%

Productividad

	Incr./ (dism.)	
	2018	Año sobre año
Productividad	5.018	3,9%
Plantilla media equivalente	64.734	2,1%

Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron un 14,6% en 2018, debido principalmente al aumento del precio medio de los combustibles después de coberturas, circunstancia compensada parcialmente por la debilidad del dólar estadounidense y la eficiencia en la gestión. El precio medio del combustible pasó de aproximadamente 520 dólares estadounidenses por tonelada métrica en 2017 hasta aproximadamente 685 dólares en estadounidenses 2018, un 32% más. El Grupo consiguió reducir el consumo de combustible gracias a las nuevas aeronaves y la mejora de los procedimientos operativos aplicada en las aerolíneas. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible aumentaron un 12,5%.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.283	19,3%	12,5%

Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 5,0% durante el año, con 1,5 puntos de efecto positivo de los tipos de cambio. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores aumentaron un 0,4%. Las actividades no relacionadas con AKO del Grupo, como MRO, BA Holidays y Avios, crecieron en 2018, lo que aumentó los gastos asociados a proveedores, en especial los de Handling, catering y otros gastos de explotación, y los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, con el correspondiente aumento en la partida de Otros ingresos.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año, a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos asociados a proveedores:			0,4%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.888	10,1%	
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.184	3,0%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.828	7,1%	
Propiedad, TI, y otros gastos	918	1,9%	
Gastos comerciales	1.046	8,2%	
Diferencias de tipo de cambio	73	0,0%	

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios asociados a proveedores de British Airways crecieron levemente. Las inversiones en el cliente, los costes incrementales de BA Holidays, el aumento de los costes comerciales en relación con el nuevo modelo de distribución y la inflación se compensaron principalmente con el descenso de los costes de ingeniería. Los costes unitarios asociados a proveedores de Iberia descendieron gracias al crecimiento eficiente y las iniciativas de gestión, que contrarrestaron el aumento de los costes de mantenimiento relacionados con el negocio de mantenimiento a terceros y las inversiones en el cliente. Los costes unitarios asociados a proveedores de Vueling se vieron afectados negativamente por los significativos costes derivados de las incidencias en el control del tráfico aéreo. Los costes unitarios asociados a proveedores de Aer Lingus evolucionaron de forma favorable, gracias a las iniciativas de ahorro de costes y al crecimiento eficiente.

Por categoría de gasto:

Los **gastos de handling, catering y otros gastos de explotación** crecieron un 8,0%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 10,1%. La comparación interanual se ve afectada por un cargo de 65 millones de euros en la base relacionado con la interrupción en el servicio sufrida por British Airways en 2017. Sin ese efecto, los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 12,8% a tipos de cambio constantes. La mitad de esta subida puede atribuirse a los volúmenes, por el incremento del 7,7% en los pasajeros transportados, y al aumento de la actividad de BA Holidays. El Grupo sigue centrado en mejorar la propuesta al cliente invirtiendo en salas VIP, catering y prestación de servicios. Los incrementos por la inflación en nuestros contratos de proveedores se compensaron con ahorros, si bien los costes relacionados con interrupciones del servicio aumentaron considerablemente. A lo largo de 2018, las huelgas y los marcos regulatorios en el ámbito del control del tráfico aéreo han afectado a los resultados de nuestras operaciones, principalmente a las de Vueling.

Las **tasas de aterrizaje y navegación** aumentaron un 1,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, el crecimiento fue del 3,0%. Este aumento de los costes se debe fundamentalmente a la mayor actividad, ya que las horas voladas y los segmentos volados crecieron un 5,1% y un 5,2%, respectivamente. En general, los incrementos de los precios tuvieron un efecto neto neutral en 2018.

Los **gastos de mantenimiento y otros costes de flota** aumentaron un 3,1%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, se incrementaron un 7,1%. Este incremento se debe al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros de Iberia (aprox. 4,8 puntos) y de las horas de vuelo. Esta evolución se compensó parcialmente con las soluciones contractuales que se activaron a raíz de un problema con los motores Trent 1000 de Rolls-Royce. British Airways recibió compensación por los costes adicionales asumidos por la reducción de las horas de vuelo.

Los **gastos de propiedad, TI y otros gastos** crecieron un 0,3%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 1,9%. Este incremento se debe al aumento de los gastos de TI y servicios profesionales y al efecto de la inflación sobre los alquileres y las tasas.

Los **gastos comerciales** se incrementaron un 6,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 8,2%. Los gastos comerciales subieron a causa de los mayores volúmenes, la combinación de puntos de venta y los cambios en el modelo de distribución del Grupo. El Grupo lanzó un nuevo modelo de distribución en noviembre de 2017 que aumentó nuestros gastos comerciales, con el consiguiente aumento de las tarifas y un acceso más directo a nuestros clientes.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 3,5%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 5,7%. Este incremento responde a los mayores cargos de depreciación de la flota de Boeing 747 debido al descenso de los valores residuales previstos y a los nuevos aviones en propiedad (4 Boeing 787, 2 Airbus A350, 3 Airbus A330 y 11 aviones de la familia Airbus A320). El Grupo ha retirado los Boeing 767 totalmente amortizados. Los costes de arrendamientos operativos crecieron debido sobre todo a los mayores costes de arrendamientos de aeronaves con tripulación asumidos para operar los slots adquiridos a Monarch en el aeropuerto de Londres Gatwick y al aumento de los aviones arrendados, principalmente Airbus A320, A321 y A330, incluyendo los aviones de LEVEL.

Costes de propiedad

Millones de euros	2018	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Costes de propiedad	2.144	5,7%	(0,3)%

Número de flota

Número de flota	Incr./ (dism.)	
	2018	Año sobre año
Corto radio	380	6,4%
Largo radio	193	2,1%
	573	4,9%

Costes unitarios excluido el combustible

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios totales excluido el combustible bajaron un 0,8%. Ajustado por la partida de "Otros ingresos" (MRO, BA Holidays, canje de productos en Avios) de la cuenta de resultados y por los tipos de cambio, la reducción fue del 2,5%. Los costes unitarios ajustados excluido el combustible ajustados mejoraron en British Airways, Iberia y Aer Lingus gracias al crecimiento eficiente y las iniciativas de gestión. En Vueling, los costes unitarios excluido el combustible ajustados experimentaron una subida debido al difícil entorno en el control del tráfico aéreo, que aumentó considerablemente los costes por interrupciones del servicio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Los movimientos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, principalmente los de British Airways y Avios. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente por la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible se realizan en dólares estadounidenses y generalmente generan un déficit, que se gestiona y se cubre parcialmente. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo habría sido 129 millones de euros más alto.

El Grupo cubre su exposición económica derivada de la realización de transacciones en moneda extranjera. El Grupo no cubre el efecto de la conversión que se realiza para presentar la información en euros.

Millones de euros	2018		
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(183)	(389)	(572)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	163	280	443
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	(20)	(109)	(129)

Beneficio de las operaciones

En resumen, el beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 3.230 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 280 millones de euros frente al ejercicio anterior. El margen operativo ajustado del Grupo también mejoró 0,2 puntos hasta el 14,4%. Estos resultados responden a la positiva evolución de los ingresos por la recuperación del entorno macroeconómico, con mejoras en nuestros grandes mercados estratégicos. La Dirección siguió centrada en la propuesta de valor al cliente, la solidez operativa y la consecución de ahorros de costes. Lo anterior se compensó parcialmente con el aumento de los costes derivados de las interrupciones del servicio, mientras que la tendencia de nuestros costes unitarios excluido el combustible continua mejorando gracias a acuerdos estructurales de pensiones y productividad. Estos resultados reflejan la voluntad del Grupo de conseguir una base de costes competitiva, con mejoras de la productividad e iniciativas de gestión, en paralelo a un mayor énfasis en la satisfacción del cliente, el valor de las marcas y la solidez de nuestro modelo operativo.

	British Airways		Aer Lingus	
	Millones de libras esterlinas		Millones de euros	
	2018	Incr./ (dism.)	2018	Incr./ (dism.)
AKO	184.547	2,5%	29.030	10,0%
Coefficiente de ocupación (%)	82,5	0,7 pts	81,0	(0,1) pts
Ingresos de pasaje	11.620	5,2%	1.952	8,6%
Ingresos de carga	769	4,3%	54	14,9%
Otros ingresos	631	18,4%	14	7,7%
Total ingresos	13.020	5,7%	2.020	8,8%
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.927	14,7%	382	20,9%
Gastos de personal	2.535	(1,5%)	373	8,1%
Gastos asociados a proveedores	4.586	2,8%	774	2,7%
EBITDAR	2.972	9,0%	491	11,1%
Costes de propiedad	1.020	4,2%	186	6,9%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.952	11,6%	305	13,8%
<i>Margen operativo ajustado</i>	15,6%	0,8 pts	16,8%	0,6 pts
<i>Yield de pasaje (peniques de £ o céntimos de €/PKT)</i>	7,64	1,9%	8,30	(1,1%)
Ingresos unitarios de pasaje (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	6,30	2,7%	6,73	(1,2%)
Total ingresos unitarios (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	7,06	3,2%	6,96	(1,2%)
Costes unitarios de combustible (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	1,59	11,9%	1,31	9,8%
Costes unitarios excluido el combustible (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	4,41	(0,9)%	4,59	(4,8%)
Total costes unitarios (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	6,00	2,2%	5,91	(1,9%)

El beneficio de las operaciones de **British Airways** fue de 1.952 millones de libras esterlinas, excluyendo partidas excepcionales, lo que supone 203 millones de libras esterlinas más que en el ejercicio anterior, con un aumento de la capacidad del 2,5%.

Los ingresos unitarios de pasaje crecieron durante el año, gracias al incremento de los coeficientes de ocupación de pasajeros y el *yield*. El *yield* mejoró gracias al buen tono del mercado de negocios.

Los costes unitarios de British Airways excluido el combustible mejoraron durante el año y se consiguieron ahorros en varias áreas, como las oficinas centrales, el mantenimiento a través de la externalización y la optimización del uso de inmuebles.

En conjunto, el margen operativo ajustado de British Airways mejoró 0,8 puntos hasta el 15,6%.

El beneficio de las operaciones de **Aer Lingus** fue de 305 millones de euros, un resultado récord que representa una mejora de 37 millones con respecto al año anterior. La capacidad se incrementó un 10,0%, gracias al aumento de los vuelos a nuevas rutas, como Filadelfia y Seattle.

A pesar de la notable expansión de la capacidad, el margen operativo ajustado de Aer Lingus subió 0,6 puntos hasta el 16,8%. Los ingresos unitarios de pasaje se redujeron a tasas efectivas debido al descenso del *yield*, mientras que los costes unitarios excluido el combustible mejoraron.

Aer Lingus consiguió importantes ahorros de costes mediante un crecimiento eficiente con mayor productividad y las iniciativas en materia de costes. A este respecto, cabe mencionar áreas como compras y handling.

Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales

El beneficio de las operaciones de Aer Lingus fue de 305 millones de euros, un resultado récord que representa una mejora de 37 millones con respecto al año anterior. La capacidad se incrementó un 10,0%, gracias al aumento de los vuelos a nuevas rutas, como Filadelfia y Seattle.

A pesar de la notable expansión de la capacidad, el margen operativo ajustado de Aer Lingus subió 0,6 puntos hasta el 16,8%. Los ingresos unitarios de pasaje se redujeron a tasas efectivas debido al descenso del *yield*, mientras que los costes unitarios excluido el combustible mejoraron.

Aer Lingus consiguió importantes ahorros de costes mediante un crecimiento eficiente con mayor productividad y las iniciativas en materia de costes. A este respecto, cabe mencionar áreas como compras y handling.

	Iberia		Vueling	
	Millones de euros	Incr./ (dism.)	Millones de euros	Incr./ (dism.)
AKO	68.179	7,1%	37.431	8,9%
Coefficiente de ocupación (%)	85,5	1,4 pts	85,4	0,7 pts
Ingresos de pasaje	3.765	5,9%	2.377	13,0%
Ingresos de carga	251	3,7%	-	-
Otros ingresos	1.166	9,6%	21	(8,7%)
Total ingresos	5.182	6,6%	2.398	12,7%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.023	10,5%	489	14,3%
Gastos de personal	1.091	3,6%	278	19,3%
Gastos asociados a proveedores	2.173	6,2%	1.160	15,0%
EBITDAR	895	7,3%	471	3,1%
Costes de propiedad	458	0,0%	271	0,7%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	437	16,2%	200	6,4%
<i>Margen operativo ajustado</i>	10,0%	0,4 pts	11,8%	(1,0) pts
<i>Yield de pasaje (céntimos de €/PKT)</i>	6,50	(2,8)%	7,43	2,9%
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de €/ AKO)	5,55	(1,1)%	6,35	3,8%
Total ingresos unitarios (céntimos de €/AKO)	7,60	(0,3)%	6,41	3,6%
Coste unitario del combustible (céntimos de €/AKO)	1,50	3,2%	1,31	4,9%
Costes unitarios excluido el combustible (céntimos de €/AKO)	5,46	(2,2)%	4,57	4,0%
Total costes unitarios (céntimos de €/AKO)	6,96	(1,1)%	5,87	4,2%

El beneficio de las operaciones de **Vueling** fue de 200 millones de euros, lo que supone 12 millones de euros más a pesar de sufrir importantes incidencias operativas por las regulaciones y las huelgas del control del tráfico aéreo. El margen operativo ajustado descendió 1,0 punto con respecto al año anterior, hasta el 11,8%.

Vueling desarrolló su estrategia de red a lo largo de 2018 y ha reforzado su posición en mercados clave. La demanda en estos mercados siguió siendo fuerte; así, los ingresos unitarios de pasaje, los coeficientes de ocupación y los *yields* mejoraron con respecto al año anterior.

Los costes unitarios excluido el combustible de Vueling aumentaron considerablemente, debido principalmente a las incidencias en el control del tráfico aéreo. El programa NEXT de Vueling continuó centrándose en las mejoras operativas y las iniciativas de ahorro de costes para afrontar el difícil contexto en el control del tráfico aéreo, aunque los márgenes operativos sufrieron.

El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de **Iberia** ascendió a 437 millones de euros, lo que supone un incremento de 61 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo ajustado del 10,0%. La capacidad creció un 9,6% durante el año, con una reducción de los ingresos unitarios de pasaje a consecuencia del descenso del *yield*, compensado parcialmente por el incremento del coeficiente de ocupación.

En cuanto a los costes, los costes unitarios excluido el combustible descendieron. Los costes unitarios de personal y la productividad mejoraron gracias a las iniciativas de eficiencia emprendidas en el marco del Plan de Futuro II de Iberia.

En 2018, la partida de Otros ingresos en Iberia también aumentó un 9,6%, principalmente por su negocio MRO.

Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 4 de los estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

Durante el año, el Grupo reconoció un crédito operativo excepcional neto de 448 millones de euros, que recoge:

Una ganancia neta correspondiente a pensiones de 678 millones de euros tras los cambios en los planes de pensiones NAPS y BARP de British Airways indicados anteriormente, lo que redujo los pasivos de prestación definida, aunque se compensó con los costes en efectivo relacionados.

Unos costes de reestructuración de 136 millones de euros relacionados con el plan de transformación de British Airways, con el fin de desarrollar una estructura más eficiente y con menores costes, y.

Un cargo de 94 millones de euros en gastos de personal para equiparar los efectos de las Pensiones Mínimas Garantizadas en British Airways.

En 2017, el Grupo reconoció un cargo excepcional de 288 millones de euros durante el año relacionado con gastos de reestructuración en British Airways e Iberia.

Gastos no operativos e impuestos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 191 millones de euros, un aumento frente a los 181 millones de euros del ejercicio anterior. En 2018, el Grupo reconoció una ganancia de financiación neta correspondiente a pensiones en relación a los planes de prestación definida, frente al cargo de 2017. El cierre del NAPS de British Airways a devengos futuros se tradujo en un superávit contable y una ganancia de financiación neta. Esta mejora de 55 millones de euros se compensó por una variación de 57 millones de euros de los tipos de cambio netos en la conversión de activos y pasivos monetarios no corrientes.

Impuestos

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se lleva a cabo la gestión efectiva de las principales operaciones (Reino Unido, España o Irlanda, con tipos impositivos en 2018 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente). El tipo impositivo efectivo del Grupo para el ejercicio fue del 16,9% (2017: 19,0%) y el cargo fiscal después de partidas excepcionales fue de 590 millones de euros (2017: 472 millones de euros).

El Grupo sigue compensando las pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y otros activos fiscales con las ganancias fiscales del ejercicio en curso. En 2018, el Grupo abonó impuestos de sociedades por valor de 343 millones de euros (2017: 237 millones de euros).

Beneficio después de impuestos y beneficios por acción (BPA)

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales se situó en 2.481 millones de euros, lo que supone un aumento del 11,2%. Esta mejora se explica por la sólida evolución del beneficio de las operaciones gracias al aumento de los ingresos unitarios y la reducción de los costes unitarios excluido el combustible, que compensaron con creces el importante aumento de los costes unitarios de combustible. El beneficio diluido por acción antes de partidas excepcionales es uno de nuestros indicadores clave de rendimiento y aumentó un 15,1%, gracias también al efecto positivo del programa de recompra de acciones.

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales se situó en 2.897 millones de euros (2017: 2.009 millones de euros), un 44,2% más.

Dividendos

El Consejo de Administración va a proponer un dividendo complementario para los accionistas de 16,5 céntimos de euro por acción, lo que eleva el dividendo del ejercicio a 31 céntimos de euro por acción. A la vista de la sólida posición de tesorería del Grupo, el Consejo también va a proponer un dividendo especial de 35 céntimos de euro por acción, con lo que repartirá aproximadamente 700 millones de euros entre los accionistas. Si así se aprueba en la Junta General de Accionistas, el dividendo complementario y el dividendo especial se abonarán el 8 de julio de 2019 a los accionistas que figuren en el registro de la sociedad el 5 de julio de 2019.

Declaración sobre la política de dividendos

Para determinar el nivel de dividendos de cualquier año, el Consejo de Administración tiene en cuenta varios factores, como los siguientes:

- Los beneficios del Grupo;
- Las necesidades de efectivo continuas y las perspectivas del Grupo y sus compañías operativas;
- Los niveles de reservas distribuibles en cada compañía operativa y la eficiencia de las opciones de *upstreaming*;
- La cobertura de los dividendos; y
- Los planes de remuneración a los accionistas a medio y largo plazo.

La Empresa ha recibido pagos de cada una de las cuatro principales aerolíneas en 2018, aunque debido a las pérdidas acumuladas en algunas empresas, no todas se contabilizaron como distribuibles. Estos pagos pueden desencadenar aportaciones adicionales a los planes de pensiones si superan unos umbrales establecidos de antemano; véase la nota 30 de los estados financieros.

A pesar de estos factores, la situación de las reservas distribuibles de la Compañía fue sólida, con una disponibilidad de 5.700 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2017: 6.100 millones de euros).

Gestión de la liquidez y del riesgo de capital

Los objetivos de IAG en materia de gestión del capital son proteger la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital y proporcionar retornos sostenibles a los accionistas. En noviembre de 2018, S+P y Moody's otorgaron a IAG una calificación crediticia de *investment grade* a largo plazo con una previsión estable.

El Grupo hace un seguimiento de su capital utilizando el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR y la liquidez. En 2018, el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR del Grupo aumentó ligeramente hasta 1,6, frente a 1,5 en 2017, aunque sigue cómodamente dentro de un rango aceptable. El EBITDAR mejoró y la deuda neta ajustada aumentó. La deuda neta ajustada aumentó 596 millones de euros hasta 8.355 millones de euros, debido al descenso de la posición de tesorería a causa del reembolso de los valores perpetuos y al ligero incremento de los créditos a largo plazo a raíz del aumento de la deuda para flota. El EBITDAR aumentó 352 millones de euros frente al año pasado, en respuesta al crecimiento rentable del Grupo; así, el margen de EBITDAR mejoró 0,1 puntos y los AKO crecieron un 6,1%.

El flujo de caja libre para el accionista del Grupo fue de 1.801 millones de euros en 2018, lo que supone 819 millones de euros menos que el año pasado y una cifra inferior a nuestros promedios objetivo contenidos en la planificación a largo plazo, debido al efecto de las fechas en las que se realizó la inversión en inmovilizado (CAPEX). La generación de EBITDA fue elevada, con 4.484 millones de euros mientras que el CAPEX neto, fue elevado, en 2.228 millones de euros.

En 2018, el CAPEX neto del Grupo incluyó la entrega de 32 aeronaves nuevas: cinco Boeing 787, dos Airbus A350, cuatro Airbus A330 y 21 aviones de la familia Airbus A320. Estas inversiones en inmovilizado se contrarrestaron parcialmente con los fondos de 574 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de trece aeronaves nuevas (diez de la familia Airbus A320, un Boeing 787 y dos Airbus A330). En 2017, el Grupo recibió 10 aeronaves nuevas; y esto se contrarrestó parcialmente con los fondos de 287 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de siete aeronaves nuevas.

Durante el ejercicio, British Airways realizó una compra y posterior venta a través de una emisión de bonos EETC (*Enhanced Equipment Trust Certificates*) por valor de 609 millones de dólares estadounidenses para financiar la entrega de aviones. Los bonos se combinaron con arrendamientos operativos japoneses con opción de compra (*Japanese Operating Lease with Call Operations, JOLCO*) por 259 millones de dólares estadounidenses. El importe total recaudado fue de 868 millones de dólares estadounidenses. La transacción incluye la emisión de certificados de Clase AA y Clase A con 11 aviones como colateral.

Los movimientos del capital circulante y otras partidas distintas de efectivo generaron 270 millones de euros de flujos libres de caja (2017: 623 millones de euros), principalmente a causa del crecimiento del Grupo por el aumento de los ingresos anticipados y el efecto de las diferencias temporales de los prepagos.

Los pagos por pensiones y reestructuracionesrecogen los pagos realizados a los planes APS y NAPS de British Airways y los pagos por reestructuraciones en el marco de los planes de transformación de British Airways e Iberia. En 2018, se realizó un pago extraordinario de 182 millones de euros a NAPS en relación con el cierre del plan a devengos futuros.

En 2018, el dividendo pagado en efectivo representa el dividendo complementario de 2017 y el dividendo a cuenta de 2018.

Flujos de caja

Millones de euros	2018	2017	Movimiento
EBITDAR antes de partidas excepcionales	5.374	5.022	352
Gastos de arrendamiento operativo de flota ('alquileres')	(890)	(888)	(2)
EBITDA antes de partidas excepcionales	4.484	4.134	350
Intereses netos	(112)	(93)	(19)
Impuestos	(343)	(237)	(106)
Adquisición de inmovilizado material e inmaterial	(2.802)	(1.490)	(1.312)
Venta de inmovilizado material e inmaterial	574	306	268
Flujo de caja libre para el accionista	1.801	2.620	(819)
Capital circulante y otros distintos de efectivo	270	623	(353)
Pensiones y reestructuraciones	(1.063)	(914)	(149)
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	1.078	178	900
Amortización de préstamos a largo plazo	(1.099)	(973)	(126)
Dividendo pagado	(577)	(512)	(65)
Recompra de acciones	(500)	(500)	-
Otra inversión	61	72	(11)
Otra financiación	(312)	(21)	(291)
Flujo de caja	(341)	573	(914)
Saldo inicial de efectivo y depósitos	6.676	6.428	248
Diferencias de cambio netas	(61)	(325)	264
Efectivo y depósitos	6.274	6.676	(402)

Millones de euros	2018	2017	Incr./ (dism.)
British Airways	2.780	3.182	(402)
Iberia	1.191	1.167	24
Aer Lingus	891	1.025	(134)
Vueling	564	681	(117)
IAG y otras compañías del Grupo	848	621	227
Efectivo y depósitos	6.274	6.676	(402)

Durante el año, IAG ejecutó un segundo plan de recompra de acciones en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas sin dejar de reinvertir en el negocio y gestionar el apalancamiento. El importe total del programa fue de 500 millones de euros (2017: 500 millones de euros) e IAG compró 65.956.660 acciones ordinarias (2017: 74.999.449), que posteriormente se cancelaron. El Grupo ha devuelto más de 1.000 millones de euros a los accionistas en 2018 y 2.700 millones de euros desde 2015.

Teniendo en cuenta estos factores, la salida de flujos de caja del Grupo en el ejercicio ascendió a 341 millones de euros, y la reducción de efectivo después de diferencias de cambio fue de 402 millones de euros. Cada compañía operativa mantiene unos niveles adecuados de liquidez, con saldos que superan el 20% de los ingresos y son suficientes para cumplir con las obligaciones que van venciendo.

Deuda neta, deuda neta ajustada y apalancamiento ajustado

Deuda neta Millones de euros	2018	2017	Incr./ (dism.)
Deuda	(7.331)	(8.515)	(1.184)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	6.676	6.428	248
Deuda neta a 1 de enero	(655)	(2.087)	(1.432)
(Disminución)/aumento de efectivo después de diferencias de cambio	(402)	248	(650)
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	1.099	973	126
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(1.078)	(178)	(900)
Disminución/(incremento) de la deuda neta por financiación regular	21	795	(774)
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	(199)	389	(588)
Deuda neta a 31 de diciembre	(1.235)	(655)	(580)
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	(7.120)	(7.104)	16
Deuda neta ajustada a 31 de diciembre	(8.355)	(7.759)	596

La deuda neta del Grupo aumentó 580 millones de euros, debido a la reducción de la posición de efectivo, el efecto adverso de los tipos de cambio y el efecto neto neutral de las actividades de financiación regulares, realizándose reembolsos durante el año que compensaron los nuevos préstamos.

Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

El Grupo ha suscrito arrendamientos comerciales sobre ciertos inmuebles y equipos, pero fundamentalmente sobre aviones. En el caso de los aviones, los contratos cubren principalmente un periodo de 13 años con pagos totales de 8.664 millones de euros (2017: 7.642 millones de euros); consulte la nota 23 para más información sobre las fechas. El indicador de deuda neta ajustada del Grupo incluye una estimación de la deuda relacionada con arrendamientos operativos de aviones ("los costes de arrendamientos de flota capitalizados"), multiplicando por ocho el coste de los arrendamientos operativos de aviones del ejercicio actual.

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 10.831 millones de euros (2017: 12.137 millones de euros) en el Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2023 en relación con 92 aviones de la familia Airbus A320, 12 Boeing 787, 41 Airbus A350 y 4 Airbus A330.

En conjunto, el Grupo mantiene la flexibilidad en sus planes de flota mediante la capacidad de diferir, ejercer opciones y negociar diferentes plazos de renovación. IAG no posee otros acuerdos de financiación fuera de balance.

Marco estratégico

Nuestra misión es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional. Esto significa que:

- Ganaremos clientes gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- Aportaremos una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el Grupo;
- Atraeremos y desarrollaremos a los mejores profesionales del sector;
- Proporcionaremos una plataforma para que las aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, participen en la consolidación;
- Conservaremos la identidad cultural y las marcas de las aerolíneas individuales.

Al cumplir nuestra misión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector, a establecer nuevos estándares de excelencia y a proporcionar sostenibilidad, seguridad y crecimiento.

Las prioridades estratégicas de IAG son las siguientes:

- Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer nivel
- Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
- Mejorar la plataforma integrada común de IAG.

Principales riesgos e incertidumbres

Durante el ejercicio seguimos manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, que se detallan en las páginas 29 a 34 del Informe y Cuentas Anuales de 2017, siguen siendo válidos. El Grupo continuó evaluando y preparándose para los posibles cambios tras el impacto del voto del Reino Unido para abandonar la UE. A medida que avanza el 2019, continúa la incertidumbre política, la volatilidad de los precios del combustible y el riesgo de un posible impacto en nuestras operaciones y nuestra reputación, según aumentan la frecuencia, naturaleza y sofisticación de los ataques informáticos.

International Consolidated Airlines Group S.A.
Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio
1 de enero de 2018 – 31 de diciembre de 2018

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Nota	Antes de partidas excepcionales 2018	Partidas excepcionales	Total 2018	Antes de partidas excepcionales 2017 (reformulado) ¹	Partidas excepcionales	Total 2017 (reformulado) ¹
Ingresos de pasaje		21.549		21.549	20.285		20.285
Ingresos de carga		1.173		1.173	1.132		1.132
Otros ingresos		1.684		1.684	1.463		1.463
Total ingresos	3	24.406		24.406	22.880		22.880
Gastos de personal	4, 7	4.812	(460)	4.352	4.740	248	4.988
Gastos de combustible y derechos de emisión		5.283		5.283	4.610		4.610
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4	2.888		2.888	2.673	14	2.687
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.184		2.184	2.151		2.151
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	4	1.828		1.828	1.773	19	1.792
Propiedad, TI y otros gastos	4	918	12	930	915	7	922
Gastos comerciales		1.046		1.046	982		982
Depreciación, amortización y deterioro	5	1.254		1.254	1.184		1.184
Gastos de arrendamiento operativo de flota	5	890		890	888		888
Diferencias de tipo de cambio		73		73	14		14
Gastos totales de las operaciones		21.176	(448)	20.728	19.930	288	20.218
Beneficio de las operaciones	3	3.230	448	3.678	2.950	(288)	2.662
Gastos financieros	8	(231)		(231)	(225)		(225)
Ingresos financieros	8	41		41	45		45
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	8	27		27	(28)		(28)
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera		(19)		(19)	38		38
Otros cargos no operativos	8	(9)		(9)	(11)		(11)
Gastos no operativos netos		(191)		(191)	(181)		(181)
Beneficio antes de impuestos		3.039	448	3.487	2.769	(288)	2.481
Impuestos	9	(558)	(32)	(590)	(538)	66	(472)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.481	416	2.897	2.231	(222)	2.009
Atribuible a:							
Accionistas de la matriz		2.469		2.885	2.211		1.989
Socios externos		12		12	20		20
		2.481		2.897	2.231		2.009
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	10	122,1		142,7	105,9		95,2
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	10	117,7		137,4	102,2		92,0

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2018	2017 (reformulado) ¹
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	29	(517)	101
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	29	(480)	28
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable		13	(41)
Diferencias de cambio	29	(80)	(127)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio		(5)	9
Movimientos en el valor razonable de coberturas de flujos de caja		26	–
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	29	(696)	739
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos		(1.739)	709
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.897	2.009
Resultado total reconocido del ejercicio		1.158	2.718
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		1.146	2.698
Socios externos	29	12	20
		1.158	2.718

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017 (reformulado) ¹	1 de enero de 2017 (reformulado) ¹
Activo no corriente				
Inmovilizado material	12	12.437	11.846	12.227
Inmovilizado inmaterial	14	3.198	3.018	3.037
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	15	31	30	29
Otras inversiones en patrimonio	16	80	79	73
Activos derivados de retribuciones a empleados	30	1.129	1.023	1.028
Instrumentos financieros derivados	26	221	145	169
Activos por impuesto diferido	9	536	523	561
Otros activos no corrientes	17	309	376	499
		17.941	17.040	17.623
Activo corriente				
Activos no corrientes mantenidos para la venta		–	–	38
Existencias		509	432	458
Deudores comerciales	17	1.597	1.463	1.370
Otros activos corrientes	17	1.175	958	899
Activo por impuesto corriente	9	383	258	228
Instrumentos financieros derivados	26	155	405	329
Otros depósitos remunerados a corto plazo	18	2.437	3.384	3.091
Efectivo y activos líquidos equivalentes	18	3.837	3.292	3.337
		10.093	10.192	9.750
Total activo		28.034	27.232	27.373
Fondos propios				
Capital suscrito	27	996	1.029	1.066
Prima de emisión	27	6.022	6.022	6.105
Acciones propias	27	(68)	(77)	(96)
Otras reservas	29	(236)	(348)	(2.149)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		6.714	6.626	4.926
Socios externos	29	6	307	308
Total patrimonio neto		6.720	6.933	5.234
Pasivo no corriente				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	22	6.633	6.401	7.589
Obligaciones de retribuciones a empleados	30	289	792	2.363
Pasivo por impuesto diferido	9	453	526	110
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	24	2.268	2.113	1.987
Instrumentos financieros derivados	26	423	114	20
Otros pasivos a largo plazo	21	198	222	238
		10.264	10.168	12.307
Pasivo corriente				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	22	876	930	926
Acreedores y otras cuentas por pagar	19	3.959	3.723	3.266
Ingresos diferidos por venta de billetes	20	4.835	4.742	4.680
Instrumentos financieros derivados	26	656	111	88
Pasivo por impuesto corriente	9	165	78	101
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	24	559	547	771
		11.050	10.131	9.832
Total pasivo		21.314	20.299	22.139
Total patrimonio neto y pasivo		28.034	27.232	27.373

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2018	2017 (reformulado) ¹
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación			
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales		3.678	2.662
Depreciación, amortización y deterioro	5	1.254	1.184
Variación del capital circulante		(64)	647
<i>Aumento en deudores comerciales, pagos anticipados, existencias y otros activos corrientes</i>		(650)	(287)
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar, ingresos diferidos por venta de billetes y pasivos corrientes</i>		586	934
Pagos relacionados con reestructuración	24	(220)	(248)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones ²	30	(898)	(899)
Costes de servicio de planes de pensiones	30	55	233
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		(114)	264
Intereses pagados		(149)	(122)
Intereses percibidos		37	29
Impuestos		(343)	(237)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		3.236	3.513
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		(2.802)	(1.490)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		574	306
Fondos netos procedentes de la venta de inversiones		-	17
Disminución/(aumento) de otros depósitos remunerados a corto plazo		924	(432)
Otros movimientos de inversión		61	55
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(1.243)	(1.544)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación			
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo		1.078	178
Amortización de préstamos		(275)	(148)
Amortización de arrendamientos financieros		(824)	(825)
Adquisición de acciones propias		(500)	(500)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos		(312)	(21)
Dividendos pagados		(577)	(512)
Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación		(1.410)	(1.828)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		583	141
Diferencias netas por cambio de divisa		(38)	(186)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		3.292	3.337
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	18	3.837	3.292
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	18	2.437	3.384
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	18	6.274	6.676

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Véase nota 33.

2 Incluye costes de flujo de efectivo de planes transitorios relacionados con los cambios en los planes de pensiones de British Airways. Véase nota 4.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 27)	Otras reservas (nota 29)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 29)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2018 (reformulado)	1.029	6.022	(77)	(2.626)	2.278	6.626	307	6.933
Beneficio del ejercicio	–	–	–	–	2.885	2.885	12	2.897
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	–	–	–	77	–	77	–	77
Gastos de combustible	–	–	–	(565)	–	(565)	–	(565)
Diferencias de tipo de cambio	–	–	–	4	–	4	–	4
Gastos financieros	–	–	–	4	–	4	–	4
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	–	–	–	(491)	–	(491)	–	(491)
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	–	–	–	(5)	–	(5)	–	(5)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	–	–	–	13	–	13	–	13
Diferencias de conversión de moneda	–	–	–	(80)	–	(80)	–	(80)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	–	–	–	–	(696)	(696)	–	(696)
Resultado total reconocido del ejercicio	–	–	–	(1.043)	2.189	1.146	12	1.158
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	–	–	–	(1)	–	(1)	–	(1)
Coste del pago basado en acciones	–	–	–	–	31	31	–	31
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	–	–	9	–	(15)	(6)	–	(6)
Adquisición de acciones propias	–	–	(500)	–	–	(500)	–	(500)
Dividendo	–	–	–	–	(582)	(582)	–	(582)
Reducción de capital social	(33)	–	500	33	(500)	–	–	–
Dividendo de una filial	–	–	–	–	–	–	(1)	(1)
Transferencias entre reservas	–	–	–	77	(77)	–	–	–
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	–	–	–	–	–	–	(312)	(312)
A 31 de diciembre de 2018	996	6.022	(68)	(3.560)	3.324	6.714	6	6.720

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 27)	Otras reservas (nota 29)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 29)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2017	1.066	6.105	(96)	(2.671)	952	5.356	308	5.664
Reformulado por la adopción de nuevas normas	–	–	–	38	(468)	(430)	–	(430)
A 1 de enero de 2017 (reformulado)	1.066	6.105	(96)	(2.633)	484	4.926	308	5.234
Beneficio del ejercicio	–	–	–	–	1.989	1.989	20	2.009
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	–	–	–	84	–	84	–	84
Gastos de combustible	–	–	–	(38)	–	(38)	–	(38)
Diferencias de tipo de cambio	–	–	–	(18)	–	(18)	–	(18)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	–	–	–	101	–	101	–	101
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	–	–	–	9	–	9	–	9
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	–	–	–	(41)	–	(41)	–	(41)
Diferencias de conversión de moneda	–	–	–	(127)	–	(127)	–	(127)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	–	–	–	–	739	739	–	739
Resultado total reconocido del ejercicio	–	–	–	(30)	2.728	2.698	20	2.718
Coste del pago basado en acciones	–	–	–	–	34	34	–	34
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	–	–	19	–	(33)	(14)	–	(14)
Adquisición de acciones propias	–	–	(500)	–	–	(500)	–	(500)
Dividendo	–	–	–	–	(518)	(518)	–	(518)
Reducción de capital social	(37)	–	500	37	(500)	–	–	–
Dividendo de una filial	–	–	–	–	–	–	(1)	(1)
Transferencias entre reservas	–	(83)	–	–	83	–	–	–
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	–	–	–	–	–	–	(20)	(20)
A 31 de diciembre de 2017	1.029	6.022	(77)	(2.626)	2.278	6.626	307	6.933

1 Antecedentes e información general

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

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

2 Políticas contables significativas

Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (las NIIF adoptadas por la UE). Los estados financieros que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados. Las cuentas anuales consolidadas se presentan redondeadas al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Las presentes cuentas anuales se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluidos los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio, que se registran al valor razonable. El valor contable de activos y pasivos reconocidos que están sujetos a coberturas de valor razonable se ajustan para registrar cambios de valor razonable atribuibles a los riesgos que se están cubriendo. Para ofrecer información adicional sobre la naturaleza de las partidas no operativas incluidas en la Cuenta de resultados, el Grupo ha incluido una línea adicional, “Otros (cargos)/créditos no operativos”, con análisis adicional provisto en la nota 8 de las cuentas.

Las cuentas anuales del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 han sido autorizadas para su publicación y aprobadas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2019.

El Consejo de Administración ha tenido en cuenta las actividades de negocio, los principales riesgos e incertidumbres del Grupo y la situación financiera del Grupo, incluidos flujos de caja, posición de liquidez y líneas de financiación comprometidas disponibles. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por tanto han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar las cuentas anuales.

Consolidación

Las cuentas anuales del Grupo comprenden los estados financieros de la Compañía y sus filiales, ambos a 31 de diciembre, así como la parte atribuible de resultados y reservas de empresas asociadas y negocios conjuntos, ajustada en caso necesario para acomodarse a las políticas contables del Grupo.

Las filiales se consolidan desde la fecha de su adquisición, que es la fecha en la que el Grupo pasa a tener el control, y siguen consolidándose hasta la fecha en la que deja de existir dicho control. Existe control cuando el Grupo obtiene o tiene derecho a rentabilidades variables derivadas de su participación en la entidad y tiene la capacidad de influir en estas rentabilidades mediante el poder que ejerce en dicha entidad.

El Grupo aplica el método de adquisición en la contabilización de combinaciones de negocios. El importe abonado es el valor razonable de los activos traspasados, los pasivos generados y las participaciones emitidas por el Grupo. Los activos adquiridos y pasivos asumidos identificables en una combinación de negocios se miden inicialmente a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los socios externos representan la porción de la ganancia o pérdida y de los activos netos de filiales que no pertenecen al Grupo y se presentan por separado en la partida de patrimonio neto del Balance consolidado. Los costes relacionados con adquisiciones se registran en el resultado según se producen.

Si la combinación de negocios se realiza en etapas, el valor razonable a la fecha de adquisición de la participación en la entidad adquirida que se mantuviera con anterioridad vuelve a medirse a valor razonable en la fecha de adquisición a través de la Cuenta de resultados.

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso del total del importe abonado y el valor razonable de los socios externos sobre el valor neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos identificables.

Todos los saldos de cuentas intragrupo, incluidos los beneficios intragrupo, se eliminan al elaborar las cuentas anuales consolidadas.

Información por segmentos

Los segmentos operativos se presentan de modo coherente con el modo en que asigna los recursos el principal responsable de la toma de decisiones operativas. El principal responsable de la toma de decisiones operativas, que se encarga de asignar recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos operativos, se ha identificado como el Comité de Dirección de IAG.

Conversión de moneda extranjera

a Divisa funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las cuentas anuales de cada una de las entidades del Grupo se miden en la divisa funcional, siendo esta la divisa del entorno económico principal en el que opera la entidad. En particular, British Airways y Avios tienen la libra esterlina como divisa funcional. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se presentan en euros, que es la divisa de presentación del Grupo.

2 Políticas contables significativas continuación

Conversión de moneda extranjera continuación

b Transacciones y saldos

Las transacciones realizadas en moneda extranjera se reconocen inicialmente en la moneda funcional aplicando el tipo de cambio vigente en la fecha de la transacción. Los saldos monetarios expresados en moneda extranjera se convierten a la divisa funcional a los tipos vigentes en la fecha del Balance. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio que resulten de la liquidación de esas operaciones y de la conversión a euros de los activos y pasivos monetarios denominados en divisas a los tipos de cambio vigentes en la fecha del Balance se registran en la Cuenta de resultados, excepto cuando se aplica la contabilización de coberturas. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios clasificados como no corrientes en el Balance de situación se contabilizan en '(Cargos)/créditos netos por conversión de moneda extranjera' en la Cuenta de resultados. Las restantes ganancias y pérdidas resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios se contabilizan en el beneficio de las operaciones.

c Empresas del Grupo

Los activos netos de las operaciones en el extranjero se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha del Balance. Los beneficios o pérdidas de esas operaciones se convierten a euros al tipo de cambio medio del ejercicio. Las diferencias de cambio resultantes se imputan directamente en un componente separado del patrimonio neto (Reserva por conversión de moneda) hasta que se produzca la enajenación total o parcial de la inversión, en cuyo momento la porción correspondiente de la diferencia de conversión acumulada se reconoce en la Cuenta de resultados.

Inmovilizado material

El inmovilizado material se contabiliza a coste. El Grupo aplica la política de no revalorizar el inmovilizado material. Se calcula la amortización para depreciar el coste menos el valor residual estimado del activo de forma lineal durante su vida útil. Los valores residuales, en su caso, se revisan anualmente con los valores de mercado vigentes para activos de antigüedad equivalente y las tasas de depreciación se ajustan con carácter prospectivo.

a Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

Los intereses correspondientes a pagos por anticipado de adquisiciones a plazo de aeronaves u otros activos en construcción se capitalizan y se incorporan al coste del activo correspondiente. Los costes de financiación restantes se contabilizan en la Cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen.

b Flota

Todas las aeronaves se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes. Los activos de flota en propiedad o mantenidos en régimen de arrendamiento financiero se desagregan en diferentes componentes y se deprecian de forma lineal a tasas calculadas para reducir el coste de cada componente hasta el valor residual estimado al final de las vidas operativas previstas (que equivale al plazo que sea inferior entre la vida útil o el plazo de arrendamiento). Las tasas de depreciación son específicas para cada tipo de aeronave, en base a los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de 23 años y 5% de valor residual para aeronaves de corto radio y 25 años y 5% de valor residual para aeronaves de largo radio.

Las modificaciones de interiores de cabina, incluidas las necesarias por cambio o relanzamiento de marcas, se deprecian en el plazo que sea inferior entre cinco años o la vida económica restante de la aeronave.

Los repuestos de aeronaves y motores adquiridos por introducción o expansión de la flota, así como los repuestos rotables adquiridos por separado, se contabilizan como inmovilizado material y suelen depreciarse de forma acorde a la flota con la que están relacionados.

Los gastos significativos de puesta a punto, incluidas piezas de repuesto y costes laborales, se capitalizan y amortizan en el plazo de la vida media prevista entre las revisiones pesadas. Todas las demás piezas de recambio y otros costes relacionados con el mantenimiento de activos de flota (incluido el mantenimiento provisto por contratos de "pago por consumo") se registran en la Cuenta de resultados cuando se utilizan o se producen, según el caso.

c Otro inmovilizado material

Se reconoce una provisión para la depreciación de todo el inmovilizado material. Los inmuebles, excepto los terrenos en propiedad, se deprecian de forma lineal durante su vida útil prevista, en periodos que no excedan 50 años, o, en el caso de inmuebles arrendados, en el plazo de duración del arrendamiento, si este es más corto. El equipo se deprecia en periodos que van de 4 a 20 años.

d Activos en régimen de arrendamiento

Cuando los activos se financian mediante arrendamiento financiero, por el cual todos los riesgos y los beneficios de la titularidad se trasladan al Grupo, los activos se tratan como si hubieran sido objeto de compra directa. El importe registrado como coste del inmovilizado material representa la suma de los elementos de capital pagaderos durante el plazo del arrendamiento. La obligación correspondiente, reducida por los pagos realizados en virtud del arrendamiento financiero, se registra en la cuenta de deudas.

El importe registrado como coste del inmovilizado material se deprecia de la forma descrita en los párrafos anteriores sobre flota, y la parte correspondiente a intereses de los pagos realizados por el arrendamiento se registran como gastos por intereses en la Cuenta de resultados.

El total de pagos mínimos, medidos al inicio, en virtud de todos los acuerdos de arrendamiento restantes, denominados arrendamientos operativos, se registra en la Cuenta de resultados en importes anuales iguales durante el plazo del arrendamiento. Respecto a aeronaves, algunos contratos de arrendamiento operativo dan al Grupo la opción de poner fin a los arrendamientos tras un periodo inicial limitado, sin añadir obligaciones financieras importantes. En algunos casos, el Grupo puede ampliar el periodo de arrendamiento inicial en condiciones predeterminadas; a estos contratos se los denomina arrendamientos operativos prorrogables.

A la hora de decidir cuál es la clasificación adecuada, se considera el fondo de la transacción, más que la forma. Entre los factores que se consideran, cabe mencionar los siguientes: si el arrendamiento transfiere la titularidad del activo al arrendatario al final del periodo de alquiler; si el arrendatario tiene la opción de comprar el activo a un precio que sea suficientemente inferior al valor razonable en la fecha de ejercicio; si el plazo de arrendamiento abarca la mayor parte de la vida económica del activo y, si el valor actual de los pagos mínimos por arrendamiento futuros equivalen al menos sustancialmente a todo el valor razonable del activo arrendado.

2 Políticas contables significativas continuación

Inmovilizado inmaterial

a Fondo de comercio

El fondo de comercio se produce en la adquisición de filiales, empresas asociadas y negocios conjuntos y representa el exceso de la contraprestación abonada sobre el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables de la entidad adquirida. Cuando el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables de la entidad adquirida es superior a la contraprestación pagada, se reconoce un fondo de comercio de inmediato en la Cuenta de resultados.

A efectos de valorar el deterioro, el fondo de comercio se agrupa en los niveles más bajos para los que existen flujos de caja identificables por separado (unidades generadoras de efectivo). El fondo de comercio se somete a pruebas de deterioro anualmente y siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable.

b Marcas

Las marcas resultantes de la adquisición de filiales se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición. Las marcas ya consolidadas en el mercado y que se espera sean utilizadas por plazo indefinido no se amortizan, sino que se valoran anualmente a efectos de deterioro.

c Programas de fidelización de clientes

Los programas de fidelización de clientes resultantes de la adquisición de filiales se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición. Los programas de fidelización de clientes con una vida útil prevista definida se amortizan en el plazo restante de vida útil prevista. Los programas de fidelización de clientes ya establecidos y que se estima vayan a ser utilizados indefinidamente no se amortizan, sino que se valoran anualmente a efectos de deterioro.

d Derechos de aterrizaje

Los derechos de aterrizaje adquiridos en combinaciones de negocio se reconocen a valor razonable en la fecha de adquisición. Los derechos de aterrizaje adquiridos de otras aerolíneas se capitalizan al coste.

Los derechos de aterrizaje capitalizados que no se encuentran en la UE se amortizan de forma lineal en un periodo no superior a 20 años. Los derechos de aterrizaje capitalizados que se encuentran dentro de la UE no se amortizan, ya que la normativa establece que dichos derechos sean perpetuos.

e Inmovilizado inmaterial basado en contratos

El inmovilizado inmaterial basado en contratos adquirido en combinaciones de negocio se reconoce inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición y se amortiza en el plazo restante de duración del contrato.

f Software

El coste de adquisición o desarrollo de software informático que puede separarse de un elemento de hardware relacionado se capitaliza por separado y se amortiza de forma lineal generalmente en un periodo no superior a cinco años, aunque ciertos desarrollos de software específicos se amortizan en un periodo de hasta 10 años.

g Derechos de emisión

Las compras de derechos de emisión se reconocen al coste. Los derechos de emisión no se revaloran ni se amortizan, sino que se someten a pruebas de deterioro siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable.

Deterioro de activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten a pruebas de deterioro con carácter anual. Los activos sujetos a amortización se revisan a efectos de deterioro siempre que acontecimientos o cambios de circunstancias indiquen que el valor contable pueda no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe por el cual el valor contable del activo excede su importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos los costes relacionados con su venta y su valor en uso. Los activos no financieros distintos del fondo de comercio que han sufrido deterioro se revisan a efectos de posible reversión del deterioro en cada fecha de cierre.

a Inmovilizado material

El valor contable se revisa a efectos de deterioro cuando los acontecimientos o los cambios de circunstancias indican que el valor contable puede no ser recuperable, y las pérdidas por deterioro acumuladas se muestran como una reducción del valor contable del inmovilizado material.

b Inmovilizado inmaterial

Los activos inmateriales se mantienen al coste y, o bien se amortizan de forma lineal a lo largo de su vida económica, o se considera que tienen una vida económica indefinida y no se amortizan. Los activos inmateriales con vida indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente o con más frecuencia cuando por incidentes o cambios en las circunstancias existan indicios de que el valor contable puede no ser recuperable.

Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

Una empresa asociada es una empresa en la que el Grupo mantiene una participación a largo plazo y en la que tiene el poder de ejercer influencia significativa. Cuando el Grupo no puede ejercer control sobre una entidad en la que su participación es superior al 51%, la participación en el capital recibe el tratamiento de empresa asociada.

Un negocio conjunto es un tipo de acuerdo conjunto por el que las partes que comparten el control de la entidad tienen derechos sobre los activos netos del negocio conjunto. El control compartido es el acuerdo, contraído contractualmente, de compartir el control sobre una actividad, que existe exclusivamente cuando las decisiones sobre las actividades pertinentes exigen el consentimiento unánime de las partes que comparten el control. Las consideraciones tomadas para determinar la influencia significativa o el control conjunto son similares a aquellas que son necesarias para determinar el control sobre las filiales.

Las inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos se contabilizan por el método de puesta en equivalencia y se contabilizan inicialmente a coste. Los intereses del Grupo en los activos netos de empresas asociadas y negocios conjuntos se incluyen en el epígrafe de Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia del Balance de situación, y la participación en sus resultados se registra en la Cuenta de resultados, por debajo del resultado de las operaciones. Los resultados atribuibles de esas empresas adquiridas o vendidas durante el ejercicio se registran por el periodo correspondiente de titularidad.

2 Políticas contables significativas continuación

Instrumentos financieros

a Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio son activos financieros que no son derivados, incluyendo las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluidas las participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos. En el reconocimiento inicial, estas inversiones en el patrimonio se designan irrevocablemente como medidas a valor razonable en el Estado del resultado global. Posteriormente, se miden a valor razonable y los cambios en el valor razonable se reconocen en el Estado del resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas a la Cuenta de resultados cuando la inversión se vende. Los dividendos percibidos de otras participaciones accionariales se reconocen en la Cuenta de resultados.

El valor razonable de las inversiones cotizadas se determina por referencia a los precios de cotización al cierre de jornada en la fecha del Balance de situación. Cuando no haya un mercado activo, el valor razonable se determina utilizando técnicas de valoración.

b Otros depósitos remunerados

Otros depósitos remunerados, constituidos principalmente por fondos mantenidos en bancos y otras entidades financieras con flujos de caja contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses, se contabilizan a coste amortizado aplicando el método del interés efectivo.

c Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura

Los instrumentos financieros derivados comprenden contratos *swap* de tipos de interés, derivados de divisas y derivados de cobertura de combustible (incluidos opciones, *swaps* y futuros) y se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha en que se celebra el contrato de derivados y, posteriormente, se vuelven a valorar a su valor razonable. Se clasifican como instrumentos financieros en pérdidas y ganancias. El método de reconocimiento de la ganancia o pérdida resultante de la revaluación depende de si el derivado ha sido designado como instrumento de cobertura y, en tal caso, de la naturaleza del elemento que cubre (como se detalla más adelante, en el apartado sobre coberturas de flujos de caja). El valor temporal de las opciones se excluye del instrumento de cobertura designado y se contabiliza como un gasto de cobertura. Los movimientos en el valor temporal de las opciones se reconocen en el Estado de resultado global hasta que la transacción subyacente afecte a la Cuenta de resultados.

Las ganancias o pérdidas por diferencias de tipo de cambio sobre inversiones monetarias se llevan a la Cuenta de resultados, salvo que la partida se haya designado y se evalúe como instrumento de cobertura eficaz. Las ganancias y pérdidas de tipo de cambio sobre inversiones no monetarias se registran en el patrimonio neto.

Los préstamos a largo plazo se registran a coste amortizado, incluidos arrendamientos que contienen *swaps* de tipos de interés estrechamente relacionados con la financiación subyacente y, que por ello, no se contabilizan como un derivado implícito.

d Coberturas de flujos de caja

Las variaciones del valor razonable de instrumentos financieros derivados designados como de cobertura de un flujo de caja futuro altamente probable y evaluados como eficaces se registran en patrimonio neto. Las ganancias y pérdidas sobre instrumentos financieros derivados no designados como coberturas de flujos de caja se reflejan en la Cuenta de pérdidas y ganancias. Las ganancias y pérdidas registradas en patrimonio neto se reflejan en la Cuenta de resultados cuando los flujos de caja cubiertos se registran en la Cuenta de resultados o cuando ya no se espera que se produzca la partida cubierta.

Algunas amortizaciones de préstamos denominados en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos se designan como coberturas de flujos de caja de ingresos futuros altamente probables en moneda extranjera. Las diferencias de tipo de cambio resultantes de la conversión de esas amortizaciones se registran en el patrimonio neto, y se reflejan en la Cuenta de resultados cuando los ingresos futuros afectan a los resultados o si deja de preverse que vayan a producirse.

e Deuda convertible

Los bonos convertibles se clasifican como instrumentos compuestos formados por un elemento de pasivo y un elemento de patrimonio. En la fecha de emisión, se calcula el valor razonable del elemento de pasivo usando el tipo de interés de mercado vigente para la deuda no convertible de características similares y posteriormente se registra a coste amortizado usando el método del interés efectivo hasta que el pasivo se extinga por conversión o vencimiento de los bonos, y se reconoce en el epígrafe Deudas financieras remuneradas. La diferencia entre los fondos obtenidos de la emisión de los bonos convertibles y el valor razonable asignado al elemento de pasivo, que representa la opción implícita de conversión de la obligación en instrumentos de patrimonio del Grupo, se registra en el epígrafe Efecto en patrimonio del bono convertible en Otras reservas y no es objeto de una nueva valoración posterior.

Los costes de emisión se distribuyen entre el elemento de pasivo y el elemento de patrimonio de los bonos convertibles, en su caso, en función de su relativo valor contable en la fecha de la emisión. La parte relacionada con el elemento de patrimonio se imputa directamente al patrimonio neto.

Los gastos por intereses relacionados con el pasivo se calculan aplicando al elemento de pasivo del instrumento el tipo de interés efectivo de títulos de deuda no convertible de características similares. La diferencia entre este importe y el interés abonado se suma al valor contable del pasivo.

f Deterioro de activos financieros

En cada fecha de balance, el Grupo reconoce provisiones por pérdidas crediticias previstas en activos financieros a coste amortizado basándose en las pérdidas a doce meses o a lo largo de su vida útil, dependiendo de si se ha producido un aumento significativo del riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Este enfoque simplificado, basado en el cálculo y reconocimiento de las pérdidas crediticias previstas a lo largo de la vida útil, se aplica a los contratos que tienen un vencimiento de un año o menos, incluidos los deudores comerciales.

2 Políticas contables significativas continuación

Planes de retribución a empleados

a Obligaciones por pensiones

El Grupo tiene planes tanto de prestación definida como de aportación definida. Un plan de aportación definida es un plan de pensiones en virtud del cual el Grupo paga aportaciones fijas a una entidad independiente. El Grupo no tiene obligaciones legales o implícitas de pagar otras aportaciones si el fondo no mantiene suficientes activos para pagar a todos los empleados los beneficios por los servicios prestados en periodos anteriores o en el periodo actual.

Los planes de prestación definida suelen definir el importe de la prestación por pensión que el empleado recibirá cuando se jubile, y que suele depender de uno o más factores, como la edad, los años de servicio y la retribución.

La obligación neta del Grupo con respecto a los planes de pensiones de prestación definida se calcula por separado para cada plan mediante la estimación del importe de las prestaciones futuras devengadas por los empleados como contraprestación por sus servicios en el ejercicio actual y ejercicios precedentes. La prestación se descuenta para determinar su valor actual y se deduce el valor razonable de los activos afectos a los planes. El tipo de descuento es el rendimiento en la fecha de balance de bonos de empresa de calificación crediticia AA en la moneda adecuada, con duraciones aproximadas a las de las obligaciones del Grupo. Un actuario cualificado realiza el cálculo aplicando el método de la unidad de crédito proyectada. Cuando el cálculo de la prestación neta arroja un activo para el Grupo, el activo reconocido se limita al valor actual de cualquier reembolso futuro del plan o reducción de las aportaciones futuras al plan (el "techo de activos"). El valor razonable de los activos del plan se basa en información de precio de mercado y, en el caso de títulos cotizados, es el precio de demanda publicado. El valor razonable de pólizas de seguros que se ajustan exactamente al importe y al plazo de todas o algunas prestaciones pagaderas en virtud del plan se considera como el valor presente de las obligaciones relacionadas. Los *swaps* de longevidad se miden a su valor razonable.

Los costes por servicios prestados corrientes se reconocen dentro de gastos de personal en el ejercicio en que se producen. Los costes por servicios prestados pasados se reconocen cuando se modifica o reduce el plan, o cuando el Grupo reconoce los correspondientes costes de reestructuración o prestaciones por rescisión de contrato. El interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento utilizada para medir las obligaciones por prestaciones definidas al comienzo del periodo al pasivo o activo por prestaciones definidas neto, teniendo en cuenta cualquier cambio que se produzca en el pasivo o activo neto por prestaciones definidas durante el periodo como resultado de aportaciones y pagos de prestaciones. Los intereses netos y otros gastos relacionados con los planes de prestaciones definidas se reconocen en la Cuenta de resultados. Las revaluaciones, formadas por ganancias y pérdidas actuariales, el efecto del techo de activos (excluidos intereses) y la rentabilidad de los activos afectos al plan (excluidos intereses), se reconocen inmediatamente en el Estado del resultado global. Las revaluaciones no se reclasifican a la Cuenta de resultados en periodos posteriores.

b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

Las prestaciones por rescisión de contrato laboral se reconocen cuando el contrato de empleo es rescindido por el Grupo antes de su fecha normal de finalización, o cuando un empleado acepta un despido voluntario a cambio de dichas prestaciones. El Grupo reconoce las prestaciones por rescisión de contrato laboral cuando demuestra su intención de poner fin al empleo de trabajadores conforme a un plan formal detallado para el que no haya una posibilidad realista de cancelación, o de proporcionar prestaciones por rescisión de contrato laboral como consecuencia de una oferta realizada para promover el despido voluntario.

Otras prestaciones a los empleados se reconocen cuando se considera que existe una obligación presente.

Impuestos

Los activos y pasivos fiscales corrientes se valoran al importe que se espera cobrar o pagar a las autoridades fiscales, conforme a los tipos impositivos y la legislación aplicables o promulgados con carácter sustantivo en la fecha del balance.

Los impuestos sobre sociedades diferidos se registran en relación a todas las diferencias temporarias existentes entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables reflejados en las cuentas anuales, con las siguientes excepciones:

- cuando la diferencia temporaria se deba al reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la transacción, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales;
- con respecto a las diferencias fiscales temporarias asociadas a inversiones en filiales o empresas asociadas, cuando el momento de reversión de las diferencias temporarias pueda controlarse y sea probable que éstas no reviertan en un futuro previsible; y
- los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporarias deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos no se descuentan y se valoran a tipos impositivos que se estima que vayan a ser de aplicación al realizarse los activos o pagarse los pasivos, conforme a los tipos impositivos y a la legislación vigente o promulgada con carácter sustantivo en la fecha del balance.

El impuesto sobre beneficios se carga o abona directamente al patrimonio neto en la medida en la que se relaciona con partidas que se abonan o cargan al patrimonio. De lo contrario, el impuesto sobre beneficios se registra en la Cuenta de resultados.

Existencias

Las existencias se valoran al importe menor entre el coste y el valor realizable neto. El coste se determina mediante el método del coste medio ponderado. Las existencias se componen principalmente de piezas de repuesto de aeronaves, piezas reparables de motores de aeronaves y combustible.

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos mantenidos en entidades financieras a la vista o que venzan en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición y que no estén sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.

2 Políticas contables significativas continuación

Pagos basados en acciones

El Grupo posee una serie de planes de pagos basados en acciones liquidados mediante instrumentos de patrimonio, en virtud de los cuales el Grupo proporciona instrumentos de patrimonio del Grupo como contraprestación por servicios de empleados. El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones se calcula en la fecha en que se conceden usando un modelo de valoración proporcionado por especialistas externos. El coste resultante, ajustado para reflejar el nivel esperado y real de los derechos consolidados del plan, se carga en la Cuenta de resultados durante el periodo en que se consolida el derecho a las opciones. En la fecha de cada balance de situación, antes de la consolidación de derechos, se calcula el gasto acumulado, que representa en qué medida ha expirado el periodo de consolidación de derechos, teniendo en cuenta la estimación de la Dirección sobre si se alcanzaron o no las condiciones ajenas al mercado y por lo tanto el número de instrumentos de patrimonio que se vayan a otorgar en última instancia. Las variaciones que experimente el gasto acumulado desde la fecha del balance anterior se registran en la Cuenta de resultados con el correspondiente asiento en el patrimonio neto.

Provisiones

Se constituyen provisiones cuando existe una obligación relacionada con un pasivo actual derivado de un hecho pasado y cuando el importe de dicha obligación pueda estimarse con fiabilidad.

Las indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados se reconocen en cuanto a la tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva o jubilarse anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos lleguen a la edad legal de jubilación. El cálculo se realiza por actuarios independientes utilizando el método de la unidad de crédito proyectada.

Otras provisiones relacionadas con empleados incluyen gastos directamente asociados a una reorganización empresarial tales como pagos por rescisión de contratos (provisiones de reestructuración), cuando los planes de reorganización están suficientemente detallados y avanzados y cuando se han comunicado oportunamente a las partes afectadas en la fecha de balance de situación.

Si el efecto es material, los flujos de caja futuros esperados se descuentan usando una tasa que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de esa provisión. Cuando se emplee el descuento, el aumento de la provisión que se deba al efecto del descuento del mismo se registra como gasto financiero.

Reconocimiento de ingresos

Los ingresos del Grupo derivan principalmente de servicios de transporte tanto para pasajeros como para carga. Los ingresos se reconocen cuando el servicio de transporte ha sido prestado. Los billetes de pasajeros en general se pagan previamente al transporte y se registran, netos de descuentos, como ingresos diferidos procedentes de ventas de billetes en pasivos corrientes hasta que el cliente ha volado. Los billetes no utilizados se reconocen como ingresos tras la fecha contractual de salida utilizando estimaciones sobre el momento de reconocimiento basados en los términos y condiciones de los billetes y análisis estadísticos de las tendencias históricas.

El Grupo analiza si actúa como agente o principal en relación con los servicios de transporte considerando si tiene una obligación de ejecución para prestar servicios al cliente o si su obligación es gestionar la prestación del servicio por parte de un tercero.

Otros ingresos, como los de mantenimiento, *handling*, hoteles, vacaciones y comisiones, se reconocen a medida que se satisface la obligación de ejecución (a lo largo del tiempo) usando una metodología apropiada que refleje la actividad que se ha realizado para satisfacer la obligación relacionada.

Programas de fidelización de clientes

Los principales programas de fidelización del Grupo son: Executive Club, Iberia Plus, Avios, Vueling Club y Aer Club. Los programas de fidelización de clientes permiten a los viajeros acumular puntos Avios que pueden canjear por varios premios principalmente de viaje, incluidos vuelos, hoteles y alquiler de coches. También se venden puntos Avios a socios comerciales para su uso en actividades de fidelización.

El Grupo ha identificado varias obligaciones de ejecución en relación con la venta de puntos Avios. Los ingresos asociados con servicios de marca y marketing y los ingresos asociados con puntos Avios se han determinado sobre la base del precio de venta independiente relativo de cada obligación de ejecución. Los ingresos relacionados con los servicios de marca y marketing se reconocen en el momento de emitir los puntos. Los ingresos atribuidos a los puntos Avios se difieren en el Balance como pasivo corriente y se reconocen en el momento de canjear los puntos. Cuando los puntos se canjean por productos suministrados por proveedores ajenos al Grupo, los ingresos se reconocen en la Cuenta de resultados netos de costes relacionados, ya que el Grupo considera que actúa como agente en estas transacciones de canje.

El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución relacionadas con los servicios de marca y marketing haciendo referencia al importe que un tercero estaría dispuesto a pagar por acceder a marcas comparables en el periodo durante el cual disponen de acceso en el marco de una operación realizada en condiciones de mercado. El precio de venta independiente de los puntos Avios está basado en el valor de los premios por los que podrían canjearse los puntos. Basándose en los resultados de modelos estadísticos, el Grupo también reconoce ingresos asociados con la proporción de premios acumulados que previsiblemente no se van a canjear.

Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia. La columna de partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluye partidas como una reestructuración significativa, el efecto de las operaciones de combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo y el efecto de la venta, baja o deterioro de una inversión en un negocio.

Las operaciones de combinación de negocios incluyen partidas monetarias, como los costes derivados de la realización de la transacción, y partidas no monetarias como ganancias o pérdidas contables reconocidas en la Cuenta de resultados, como el fondo de comercio y las pérdidas en adquisiciones por etapas.

Estimaciones, hipótesis y supuestos contables críticos

La elaboración de las cuentas anuales exige juicios, estimaciones y supuestos de la Dirección que afectan a la aplicación de políticas y los importes de activos y pasivos, ingresos y gastos registrados. Dichos juicios, estimaciones y supuestos relacionados se basan en experiencia histórica y en otros factores diversos considerados razonables bajo determinadas circunstancias. Los resultados que realmente se obtengan en el futuro pueden diferir de las hipótesis y estimaciones que constituyen la base sobre la que se ha elaborado la información financiera. Estos supuestos subyacentes se revisan constantemente. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen prospectivamente.

2 Políticas contables significativas continuación

Estimaciones

Las estimaciones y supuestos que presentan un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los valores contables de activos y pasivos en el siguiente ejercicio financiero son como sigue.

a Obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por bajas de empleados, otras provisiones de reestructuración relacionadas con empleados

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo reconoció 1.129 millones de euros relacionados con activos derivados de retribuciones a empleados (2017: 1.023 millones de euros) y 289 millones de euros relacionados con obligaciones de retribuciones a empleados (2017: 792 millones de euros). Más información relacionada con obligaciones de retribuciones a empleados en la nota 30.

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por despido y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante valoraciones actuariales. La valoración actuarial conlleva la realización de supuestos sobre las tasas de descuento, las tasas de rentabilidad esperadas de los activos, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza de largo plazo de esos planes, los supuestos están sujetos a incertidumbre significativa. Los supuestos relacionados con estos planes se detallan en las notas 24 y 30. El Grupo determina los supuestos que van a utilizarse consultándolo con actuarios cualificados. En relación con los aumentos futuros de las pensiones del *Airways Pension Scheme*, el 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación publicó su sentencia, que sostenía la apelación de British Airways, concluyendo que el Administrador no tenía potestad para introducir una norma de incremento discrecional. En la nota 31 se ofrece más información sobre este proceso judicial. La sensibilidad a los cambios en los supuestos de incremento de las pensiones se recoge en la nota 30.

El 26 de octubre de 2018, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra y Gales falló en una disputa entre Lloyds Banking Group Pension Trustees Limited, en calidad de demandante, y Lloyds Bank plc y otras entidades, en calidad de demandados, en relación con el derecho de las mujeres partícipes de varios planes de pensiones a recibir un trato igualitario en lo que respecta a las prestaciones de jubilación. El fallo afecta a varios de los planes de pensiones de empresa del Grupo, como se indica en la nota 30.

Aunque la sentencia del caso Lloyds ha aclarado algo la cuestión, persisten varias incertidumbres sobre cómo se debería aplicar el cálculo de la obligación de igualdad de la *Guaranteed Minimum Pension* (GMP). El gobierno británico también podría elaborar directrices sobre la aplicación de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas. A la hora de determinar la obligación para estos estados financieros, el Grupo ha supuesto que los Administradores adoptarán el Método C2, que se identificó en la sentencia del caso Lloyds como el método con menor grado de interferencia que podría aplicarse sin el acuerdo del promotor. El coste definitivo de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas será determinado cuando existan más directrices disponibles y podría ser mayor o menor que la estimación actual.

Las provisiones por reestructuración son estimaciones sobre las obligaciones futuras. El Grupo realiza juicios a la hora de determinar los gastos directos de reorganización previstos en función de planes que están suficientemente detallados y avanzados.

b Reconocimiento de ingresos

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo reconoció 4.835 millones de euros relacionados con ingresos diferidos por venta de billetes (2017: 4.742 millones de euros), de los cuales 1.769 millones de euros (2017: 1.752 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

Los ingresos de pasaje se reconocen cuando se proporciona el transporte. En el momento del transporte, también se reconocen ingresos en relación con billetes que no se espera se vayan a utilizar ("billetes no utilizados"). Los ingresos relacionados con billetes no utilizados se estiman basándose en los términos y condiciones de los billetes y las tendencias históricas.

Los ingresos relativos a la emisión de puntos en el marco de programas de fidelización de clientes están basados en los precios de venta independientes relativos a las obligaciones de ejecución relacionadas (marca, marketing y puntos), determinados usando técnicas de valoración. El precio de transacción de los servicios de marca y marketing se determina usando metodologías específicas de valoración de marca. El precio de transacción de los puntos se calcula en función del valor de los premios por los que se podrían canjear los puntos y se reduce para tener en cuenta la proporción de premios acumulados que previsiblemente no van a canjear los clientes. El Grupo calcula el número de puntos que previsiblemente no se van a canjear (usando modelos estadísticos y tendencias históricas), así como la composición y el valor razonable de los premios acumulados. Una variación de un punto porcentual en la hipótesis sobre los puntos que previsiblemente no se van a canjear provocará un ajuste en los ingresos diferidos de 100 millones de euros, con un ajuste compensatorio en los ingresos y el beneficio de las operaciones del año.

Las tres estimaciones contables que figuran a continuación conllevan un alto grado de juicio y complejidad, o bien son áreas donde las estimaciones son significativas para los estados financieros. No obstante, estas estimaciones contables no suponen grandes fuentes de incertidumbre que conlleven un riesgo significativo de provocar un ajuste sustancial en los importes contables de los activos y pasivos dentro del siguiente año.

c Impuestos sobre sociedades

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo reconoció 536 millones de euros relacionados con activos por impuesto diferido (2017: 523 millones de euros). Más información acerca de los pasivos por impuesto corriente y diferido en la nota 9.

El Grupo está sujeto a impuestos sobre sociedades en numerosas jurisdicciones. Se requieren estimaciones para determinar la provisión global para impuestos sobre sociedades. Existen muchas transacciones y cálculos para los que la determinación del impuesto final es incierta, porque podría no estar claro cómo se aplica la legislación tributaria a una transacción o circunstancia particular. El Grupo reconoce pasivos en relación a asuntos de inspección fiscal anticipada. Cuando el resultado final de las actuaciones de inspección es distinto de los importes registrados inicialmente, esas diferencias afectarán a los activos y pasivos fiscales corrientes y diferidos en el periodo en el que se determina.

El Grupo únicamente reconoce activos por impuestos diferidos en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La Dirección tiene en consideración los resultados operativos del ejercicio actual y los resultados previstos en el plan de negocio aprobado para evaluar la probabilidad de la recuperabilidad. El Plan de negocio se basa en el uso de hipótesis, estimaciones y juicios en relación con los resultados e indicadores económicos futuros.

2 Políticas contables significativas continuación

Estimaciones continuación

d Deterioro de activos no financieros

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo reconoció 2.403 millones de euros relacionados con activos intangibles de vida indefinida, incluido el fondo de comercio (2017: 2.363 millones de euros). Más información acerca de estos activos en la nota 14.

El Grupo evalúa si existen indicios de deterioro en alguno de los activos no financieros en cada fecha de cierre. El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con vida económica indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso. Estos cálculos requieren aplicar estimaciones e hipótesis, como se indica en la nota 14.

Otros activos no financieros se someten a pruebas de deterioro cuando existen indicios de que los importes contables pueden no ser recuperables.

e Valores residuales y vidas útiles de los activos

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo reconoció 12.437 millones de euros relacionados con inmovilizado material (2017: 11.846 millones de euros). Más información acerca de estos activos en la nota 12.

El Grupo estima las vidas útiles y los valores residuales del inmovilizado material, incluidos los activos de flota basándose en los planes de red y los valores recuperables. Las vidas útiles y los valores residuales se vuelven a valorar anualmente teniendo en cuenta los últimos planes de flota e información del plan de negocio.

Juicios

Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo reconoció 1.359 millones de euros relacionados con provisiones de mantenimiento, reparaciones y devoluciones por valor (2017: 1.125 millones de euros). Más información acerca de los movimientos de esta provisión en la nota 24.

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y para otros controles de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y suelen cubrir varios años. El Grupo aplica su juicio al determinar las estimaciones empleadas para igualar el consumo de repuestos y otros costes asociados con el mantenimiento de flota con el cargo apropiado en la Cuenta de resultados. Las obligaciones de mantenimiento de aeronaves dependen de la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento, los costes futuros de mantenimiento y el estado de los aviones.

Cambios de políticas contables y de presentación de información

a Normas nuevas y modificaciones nuevas adoptadas por el Grupo

El Grupo ha adoptado la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y la NIIF 9 "Instrumentos Financieros" por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018. Más información acerca del impacto de estas normas en las políticas contables, la situación financiera y los resultados del Grupo en la nota 33.

Ninguna otra de las modificaciones a normas contables adoptadas por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 ha resultado en un cambio significativo en la posición financiera o los resultados del Grupo, o en la presentación de información en los estados financieros.

b Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas aún no vigentes

El IASB emitió la NIIF 16 "Arrendamientos" con una fecha efectiva tras la fecha de balance de estos estados financieros. La nueva norma afectará al Grupo a partir del 1 de enero de 2019. Más información acerca de los requisitos de esta norma en la nota 33.

Asimismo, el Comité de Interpretaciones del IASB emitió la interpretación CINIIF 23 "Incertidumbres sobre la aplicación de los tratamientos fiscales", efectiva a partir del 1 de enero de 2019. Esta interpretación aclara la aplicación de los requisitos de reconocimiento y medición de la NIC 12 "Impuesto sobre beneficios" cuando existe incertidumbre sobre los tratamientos de los impuestos sobre beneficios. El Grupo ha evaluado el impacto de esta interpretación y no espera que tenga efecto material en los ingresos o activos netos del Grupo reportados.

No existen otras normas, modificaciones o interpretaciones emitidas pendientes de adopción que puedan tener, a juicio de los Consejeros, un efecto sustancial en los ingresos declarados o en los activos netos del Grupo.

El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna norma, modificación o interpretación que se haya emitido pero que aún no sea efectiva.

3 Información de segmentos

a Segmentos de negocio

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

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

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

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

3 Información de segmentos continuación

a Segmentos de negocio continuación

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	2018					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	12.972	3.765	2.377	1.952	483	21.549
Ingresos de carga	867	251	–	54	1	1.173
Otros ingresos	682	749	20	9	224	1.684
Ingresos externos	14.521	4.765	2.397	2.015	708	24.406
Ingresos entre segmentos	508	417	1	5	538	1.469
Ingresos por segmento	15.029	5.182	2.398	2.020	1.246	25.875
Depreciación, amortización y deterioro	(890)	(207)	(25)	(83)	(49)	(1.254)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.207	437	200	305	81	3.230
Partidas excepcionales (nota 4)	448	–	–	–	–	448
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.655	437	200	305	81	3.678
Gastos no operativos netos						(191)
Beneficio antes de impuestos						3.487
Activos totales	18.531	6.829	1.882	1.915	(1.123)	28.034
Pasivos totales	(12.235)	(5.051)	(1.495)	(1.072)	(1.461)	(21.314)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 13.681 millones de euros y en los pasivos totales de 3.667 millones de euros.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 (reformulado)

Millones de euros	2017					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	12.470	3.554	2.104	1.797	360	20.285
Ingresos de carga	843	242	–	47	–	1.132
Otros ingresos	589	644	23	11	196	1.463
Ingresos externos	13.902	4.440	2.127	1.855	556	22.880
Ingresos entre segmentos	482	420	–	2	459	1.363
Ingresos por segmento	14.384	4.860	2.127	1.857	1.015	24.243
Depreciación, amortización y deterioro	(860)	(182)	(20)	(77)	(45)	(1.184)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.992	376	188	268	126	2.950
Partidas excepcionales (nota 4)	(108)	(180)	–	–	–	(288)
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.884	196	188	268	126	2.662
Gastos no operativos netos						(181)
Beneficio antes de impuestos						2.481
Activos totales	18.872	6.079	1.515	1.976	(1.210)	27.232
Pasivos totales	(12.117)	(4.358)	(1.253)	(1.055)	(1.516)	(20.299)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 13.031 millones de euros y en los pasivos totales de 2.744 millones de euros.

3 Información de segmentos continuación

b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2018	2017 (reformulado)
Reino Unido	7.982	7.574
España	4.064	3.551
EE.UU.	4.093	3.694
Resto del mundo	8.267	8.061
	24.406	22.880

Activos por área

A 31 de diciembre de 2018

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

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
	Reino Unido	9.013
España	2.050	1.241
EE.UU.	18	6
Resto del mundo	765	600
	11.846	3.018

4 Partidas excepcionales

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2018	2017
Gastos de reestructuración ¹	136	288
Obligaciones de retribuciones a empleados ²	(584)	–
Reconocidos como gastos de explotación	(448)	288
Total (crédito)/cargo excepcional antes de impuestos	(448)	288
Impuestos sobre partidas excepcionales	32	(66)
Total (crédito)/cargo excepcional después de impuestos	(416)	222

1 Gastos de reestructuración

Durante 2018 British Airways continuó implementando el programa de transformación que puso en marcha en julio de 2016 para crear una estructura de costes más eficiente y rentable. Los costes totales del programa están formados principalmente por indemnizaciones por despido de empleados e incluyen otros costes directamente asociados tales como provisiones por contratos de arrendamiento onerosos y costes por amortización de activos. Los costes asumidos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 en relación con este programa ascienden a 136 millones de euros (2017: 108 millones de euros), con un crédito fiscal asociado de 26 millones de euros (2017: 21 millones de euros).

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, Iberia reconoció gastos de reestructuración por importe de 180 millones de euros en relación con el anuncio de un nuevo Plan de Transformación. También se reconoció un crédito fiscal relacionado de 45 millones de euros.

4 Partidas excepcionales continuación

2 Obligaciones de retribuciones a empleados

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

El 26 de octubre de 2018, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra y Gales falló en una disputa entre Lloyds Banking Group Pension Trustees Limited, en calidad de demandante, y Lloyds Bank plc y otras entidades, en calidad de demandados, en relación con el derecho de las mujeres partícipes de varios planes de pensiones a recibir un trato igualitario en lo que respecta a las prestaciones de jubilación. El fallo concluyó que el demandante está en la obligación de modificar los planes de pensiones para igualar los beneficios de hombres y mujeres en relación con los beneficios de las Pensiones Mínimas Garantizadas (GMP). El fallo afecta a varios de los planes de pensiones de empresa de British Airways, como se indica en la nota 30. El incremento estimado en el pasivo establecido por la NIC 19 como resultado de la decisión del Alto Tribunal ha sido registrado como un gasto excepcional de 94 millones de euros.

5 Gastos por naturaleza

El beneficio de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2018	2017
Activos en propiedad	711	641
Aeronaves en régimen de arrendamiento financiero	371	382
Otros intereses de arrendamiento	40	41
Amortización de inmovilizado inmaterial	132	120
	1.254	1.184

Costes de arrendamiento operativo:

Millones de euros	2018	2017
Pagos mínimos por arrendamiento – aeronaves	890	888
– inmuebles y equipo	236	224
Alquileres recibidos por subarrendamiento	(12)	(1)
	1.114	1.111

Coste de existencias:

Millones de euros	2018	2017
Coste de existencias reconocidas como gasto, principalmente combustible	3.165	3.176

6 Honorarios de auditores

Los honorarios por servicios de auditoría y de otra índole prestados por el auditor de las cuentas anuales consolidadas del Grupo y de determinadas cuentas anuales individuales de las sociedades consolidadas, Ernst & Young S.L., y por empresas de la red de Ernst & Young, fueron los siguientes:

Miles de euros	2018	2017
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	4.328	3.648
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	634	569
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	436	465
Otros servicios de auditoría	506	467
Servicios relacionados con operaciones financieras corporativas	191	296
Todos los demás servicios	305	3
	6.400	5.448

Los honorarios de auditoría a pagar son aprobados por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y se han revisado en el contexto de otras empresas a efectos de eficiencia de costes. El trabajo de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento se describe en el Informe de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, que incluye una explicación sobre el modo en que se salvaguardan la objetividad y la independencia cuando se proporcionan servicios que no son de auditoría.

7 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2018	2017
Sueldos y salarios	3.240	3.155
Contribuciones a la seguridad social	516	486
(Créditos)/gastos por pensiones	(317)	370
Otros gastos por prestaciones de jubilación	5	–
Costes por planes de pago basados en acciones	31	34
Otros gastos de personal ¹	877	943
Total gastos de personal	4.352	4.988

1 Otros gastos de personal comprenden dietas y alojamiento de tripulación.

El número de empleados durante el ejercicio y a 31 de diciembre fue el siguiente:

	2018			2017		
	Número medio de empleados	A 31 de diciembre de 2018		Número medio de empleados	A 31 de diciembre de 2017	
		Número de empleados	Porcentaje de mujeres		Número de empleados	Porcentaje de mujeres
Altos directivos	196	208	27%	166	190	24%
Personal de tierra:						
Directivos	1.829	1.906	41%	2.334	2.296	43%
No directivos	33.230	32.161	35%	32.572	32.877	35%
Tripulación técnica:						
Directivos	6.673	6.726	17%	6.644	6.595	11%
No directivos	22.806	22.530	66%	21.706	22.036	68%
	64.734	63.531		63.422	63.994	

8 Gastos e ingresos financieros y otros (cargos)/créditos no operativos

a Gastos financieros

Millones de euros	2018	2017
Gastos financieros sobre:		
Préstamos bancarios	(17)	(20)
Arrendamientos financieros	(144)	(116)
Provisiones: actualización de descuento	(27)	(20)
Otros préstamos	(56)	(75)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	13	7
Variación en el valor razonable de <i>swaps</i> de divisas	–	(1)
	(231)	(225)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2018	2017
Intereses sobre otros depósitos remunerados	33	28
Otros ingresos financieros	8	17
	41	45

c Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2018	2017
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	27	(28)

d Otros (cargos)/créditos no operativos

Millones de euros	2018	2017
Pérdidas por venta de inmovilizado material e inversiones	(29)	(30)
Ganancia correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 16)	5	7
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia (nota 15)	5	3
Beneficio/(pérdida) reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	20	(19)
(Pérdida)/beneficio no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(10)	28
	(9)	(11)

9 Impuestos

a Cargos fiscales

(Cargo)/crédito fiscal en la Cuenta de resultados, el Estado de resultado global y el Estado de cambios en el patrimonio neto:

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	4	–	–	4
Cambios respecto al ejercicio corriente	(475)	162	–	(313)
Total impuesto corriente	(471)	162	–	(309)
Impuesto diferido				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	22	–	–	22
Cambios respecto al ejercicio corriente	(144)	206	–	62
Cambio del tipo de impuestos	3	(13)	–	(10)
Total impuesto diferido	(119)	193	–	74
Total impuestos	(590)	355	–	(235)

El impuesto corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado al completo con los planes de pensiones (136 millones de euros) y las coberturas de flujos de efectivo (26 millones de euros).

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 (reformulado)

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	12	–	–	12
Cambios respecto al ejercicio corriente	(319)	126	1	(192)
Total impuesto corriente	(307)	126	1	(180)
Impuesto diferido				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(8)	–	–	(8)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(155)	(307)	2	(460)
Cambio del tipo de impuestos	(2)	12	–	10
Total impuesto diferido	(165)	(295)	2	(458)
Total impuestos	(472)	(169)	3	(638)

El impuesto corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado al completo con los planes de pensiones y el impuesto corriente incluido en el Estado de cambios en el patrimonio neto está relacionado al completo con los planes de pago basados en acciones.

Activo / (pasivo) por impuesto corriente

Millones de euros	Saldo inicial reformulado	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Efectivo	Cambios por conversión de divisa	Saldo final
2018	180	(471)	162	–	343	4	218
2017	127	(307)	126	1	237	(4)	180

El activo por impuesto corriente es de 383 millones de euros (2017 reformulado: 258 millones de euros) y el pasivo por impuesto corriente es de 165 millones de euros (2017 reformulado: 78 millones de euros).

9 Impuestos continuación

b Impuestos diferidos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Saldo inicial reformulado	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Cambios por conversión de divisa y otros	Saldo final
Inmovilizado material	(1.029)	19	–	–	11	(999)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	374	(25)	–	–	(1)	348
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	352	(15)	–	–	–	337
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	39	–	195	–	–	234
Planes de pensiones	140	(96)	(2)	–	–	42
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	78	(3)	–	–	(1)	74
Planes de pago basados en acciones	15	2	–	–	(1)	16
Diferencias de cambio	2	(3)	–	–	–	(1)
Ingresos diferidos	7	2	–	–	–	9
Otras partidas	19	–	–	–	4	23
Total impuesto diferido	(3)	(119)	193	–	12	83

El activo por impuesto diferido es de 536 millones de euros (2017 reformulado: 523 millones de euros) y está relacionado en su mayor parte con España. Se espera que se produzca una reversión de 87 millones de euros del activo por impuesto diferido en un año y del resto a partir de un año.

El pasivo por impuesto diferido es de 453 millones de euros (2017 reformulado: 526 millones de euros).

Dentro de impuestos en Otro resultado global se incluye un crédito fiscal de 222 millones de euros (2017: carga fiscal de 9 millones de euros) que podrá ser reclasificado subsecuentemente a la Cuenta de resultados y un crédito fiscal de 133 millones de euros (2017 reformulado: carga fiscal de 160 millones de euros) que puede que no se reclasifique.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Saldo inicial reformulado	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Cambios por conversión de divisa y otros	Saldo final reformulado
Inmovilizado material	(1.065)	4	–	–	32	(1.029)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	372	3	–	–	(1)	374
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	407	(59)	–	–	4	352
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	68	–	(21)	–	(8)	39
Planes de pensiones	441	(14)	(274)	–	(13)	140
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	78	–	–	–	–	78
Planes de pago basados en acciones	13	1	–	2	(1)	15
Diferencias de cambio	9	(6)	–	–	(1)	2
Ingresos diferidos	101	(94)	–	–	–	7
Otras partidas	27	–	–	–	(8)	19
Total impuesto diferido	451	(165)	(295)	2	4	(3)

9 Impuestos continuación

c Conciliación del cargo fiscal total en la Cuenta de resultados

El cargo fiscal se calcula con los tipos locales aplicables a los beneficios o pérdidas en los principales países donde opera el Grupo. El cargo fiscal sobre el beneficio del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 es inferior al cargo fiscal hipotético.

Las diferencias se explican a continuación:

Millones de euros	2018	2017 (reformulado)
Beneficio contable antes de impuestos	3.487	2.481
Impuesto calculado a un tipo del 25% en España (2017: 25%), del 19% en el Reino Unido (2017: 19,25%) y del 12,5% en Irlanda (2017: 12,5%) ¹	671	480
Efectos de:		
Cambio del tipo impositivo de impuestos	(3)	2
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos – partidas recurrentes	(1)	(4)
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos – partidas no recurrentes	(53)	–
Títulos preferentes en euros contabilizados como socios externos	(2)	(4)
Crédito de inversión	(10)	(7)
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	(26)	(4)
Activos fiscales no reconocidos del periodo corriente	9	4
Bajas y reducciones de inversiones	(1)	–
Gastos no deducibles – partidas recurrentes	7	6
Otras partidas	(1)	(1)
Carga fiscal en la cuenta de resultados	590	472

1 La carga impositiva prevista se calcula sumando las cargas impositivas previstas de cada compañía del Grupo. Cambia todos los años, ya que varían los tipos impositivos y la composición de los beneficios.

d Otros impuestos

Durante el ejercicio, el Grupo también estuvo sujeto a otros impuestos y cargas pagadas de la forma siguiente:

Millones de euros	2018	2017
Impuestos relacionados con el pago de nóminas	509	478
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) del Reino Unido	885	838
Otros impuestos de billetes	1.758	1.694
	3.152	3.010

e Factores que pueden afectar a cargos fiscales futuros

Diferencias temporarias no reconocidas – pérdidas

Millones de euros	2018	2017
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades español y otras diferencias temporarias	47	47
Pérdidas de capital en el Reino Unido derivadas de:		
Antes de los cambios en la propiedad del Grupo del Reino Unido en 2011	36	36
Después de los cambios en la propiedad del Grupo del Reino Unido en 2011	8	8
Resultantes de inmuebles aptos para desgravaciones por estar clasificados como edificios industriales (<i>Industrial Building Allowances</i>)	272	283
Pérdidas de capital en Irlanda	25	25
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades fuera de los países de operación	210	179

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

Diferencias temporales no reconocidas – inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos fiscales diferidos en relación con los 2.826 millones de euros (2017 reformulado: 1.905 millones de euros) de diferencias temporales relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o bien controla la reversión de estas diferencias temporales, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato o bien su reversión no tendría consecuencias fiscales.

Cambios de tipos de impuesto

La reducción del tipo impositivo del impuesto de sociedades británico hasta el 19% (efectivo el 1 de abril de 2017) y hasta el 18% (efectivo el 1 de abril de 2020) se promulgaron el 26 de octubre de 2015 y, una reducción adicional del tipo impositivo hasta el 17% (efectivo el 1 de abril de 2020) se promulgó el 6 de septiembre de 2016. Eso reducirá la carga fiscal futura del Grupo. El impuesto diferido sobre diferencias temporales y las pérdidas fiscales a 31 de diciembre de 2018 se han calculado al tipo aplicable en el ejercicio en el que se prevé que se reviertan dichas diferencias temporales y pérdidas fiscales.

9 Impuestos continuación

Auditorías fiscales

El Grupo presenta declaraciones de impuestos en muchas jurisdicciones en todo el mundo. Las declaraciones de impuestos contienen cuestiones que están potencialmente sujetas a diferentes interpretaciones de las leyes y regulaciones en materia de impuestos, lo que puede dar lugar a consultas y a disputas con las autoridades fiscales. La resolución de estas consultas y disputas puede llevar varios años, pero el Grupo actualmente no espera que dicha resolución tenga ninguna repercusión significativa sobre la situación financiera o los resultados de operaciones del Grupo. El grado en que haya consultas y disputas abiertas dependerá de la jurisdicción y de la cuestión de que se trate.

10 Beneficios por acción

Millones de euros	2018	2017 (reformulado)
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz por beneficios básicos	2.885	1.989
Gastos financieros sobre bonos convertibles	18	17
Beneficios diluidos atribuibles a accionistas de la matriz por beneficios diluidos por acción	2.903	2.006

	2018 Número miles	2017 Número miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación ¹	2.021.622	2.088.489
Supuesto de conversión de bonos convertibles	72.944	72.418
Pagos pendientes basados en acciones a empleados con efectos dilutivos	18.515	18.446
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	2.113.081	2.179.353

Céntimos de €	2018	2017
Beneficio básico por acción	142,7	95,2
Beneficio diluido por acción	137,4	92,0

1 Incluye 27 millones como impacto medio ponderado por las 65.956.660 acciones en autocartera compradas en el programa de recompra de acciones (nota 27).

El cálculo del beneficio básico y diluido por acción antes de partidas excepcionales está incluido en el apartado de Indicadores de rendimiento alternativos.

11 Dividendos

Millones de euros	2018	2017
Dividendo declarado en efectivo		
Dividendo a cuenta de 2018 de 14,5 céntimos de euro por acción (2017: 12,5 céntimos de euro por acción)	288	256
Dividendo complementario de 2017 de 14,5 céntimos de euro por acción (2016: 12,5 céntimos de euro por acción)	294	262
Dividendo propuesto en efectivo		
Dividendo complementario de 2018 de 16,5 céntimos de euro por acción	327	
Dividendo especial de 35 céntimos de euro por acción	700	

El dividendo complementario propuesto de 2018 se distribuiría del beneficio neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018.

Los dividendos sobre acciones ordinarias propuestos están sujetos a su aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas y sujetos a su aprobación se reconocen como pasivo en esa fecha.

12 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2017	19.739	2.210	1.533	23.482
Altas	1.290	52	102	1.444
Bajas	(532)	(31)	(101)	(664)
Movimientos por cambio de divisas	(799)	(88)	(50)	(937)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	19.698	2.143	1.484	23.325
Altas	2.255	79	140	2.474
Bajas	(1.130)	–	(125)	(1.255)
Movimientos por cambio de divisas	(310)	(34)	(17)	(361)
A 31 de diciembre de 2018	20.513	2.188	1.482	24.183
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de diciembre de 2017	9.195	1.053	1.007	11.255
Dotación	924	57	83	1.064
Bajas	(242)	(26)	(78)	(346)
Movimientos por cambio de divisas	(412)	(44)	(38)	(494)
Saldo a 1 de diciembre de 2017	9.465	1.040	974	11.479
Dotación	984	55	83	1.122
Bajas	(562)	–	(95)	(657)
Movimientos por cambio de divisas	(164)	(18)	(16)	(198)
A 31 de diciembre de 2018	9.723	1.077	946	11.746
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2018	10.790	1.111	536	12.437
A 31 de diciembre de 2017	10.233	1.103	510	11.846

Análisis a 31 de diciembre de 2018

En propiedad	3.935	987	401	5.323
En arrendamientos financieros	5.695	4	68	5.767
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	1.069	118	65	1.252
Activos no utilizados	91	2	2	95
Inmovilizado material	10.790	1.111	536	12.437
Análisis a 31 de diciembre de 2017				
En propiedad	3.875	1.027	400	5.302
En arrendamientos financieros	5.231	4	62	5.297
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	958	71	47	1.076
Activos no utilizados	169	1	1	171
Inmovilizado material	10.233	1.103	510	11.846

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2018	2017
Inmuebles propios	448	464
Mejoras en inmuebles arrendados > 50 años	330	315
Mejoras en inmuebles arrendados < 50 años	333	324
Inmuebles	1.111	1.103

A 31 de diciembre de 2018, había préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo garantizados con activos de flota con un coste de 467 millones de euros (2017: 938 millones de euros), y cartas de crédito de 256 millones de euros a favor de los Administradores del Plan de Pensiones de British Airways están garantizadas con ciertas aeronaves (2017: 260 millones de euros).

13 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 10.831 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 12.137 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, y por tanto están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

Los compromisos existentes comprenden 10.716 millones de euros para la adquisición de 71 Airbus A320 (entre 2019 y 2022), 21 Airbus A321 (entre 2019 y 2020), 4 Airbus A330 (en 2019), 41 Airbus A350 (entre 2019 y 2022), 4 Boeing 777-300 (en 2020) y 12 Boeing 787 (entre 2020 y 2023).

14 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro

a Inmovilizado inmaterial

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Software	Otros	Total
Coste							
Saldo a 1 de enero de 2017	598	451	253	1.556	861	99	3.818
Altas	–	–	–	1	131	43	175
Bajas	–	–	–	–	(6)	(18)	(24)
Movimientos por cambio de divisas	(2)	–	–	(38)	(38)	4	(74)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	596	451	253	1.519	948	128	3.895
Altas	–	–	–	55	195	105	355
Bajas	–	–	–	–	(14)	(20)	(34)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	–	–	(15)	(13)	(2)	(31)
A 31 de diciembre de 2018	595	451	253	1.559	1.116	211	4.185
Amortización y deterioro							
Saldo a 1 de enero de 2017	249	–	–	98	387	47	781
Dotación	–	–	–	6	110	4	120
Bajas	–	–	–	–	(5)	–	(5)
Movimientos por cambio de divisas	–	–	–	(3)	(17)	1	(19)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	249	–	–	101	475	52	877
Dotación	–	–	–	6	123	3	132
Bajas	–	–	–	–	(13)	–	(13)
Movimientos por cambio de divisas	–	–	–	(1)	(8)	–	(9)
A 31 de diciembre de 2018	249	–	–	106	577	55	987
Valor neto contable							
A 31 de diciembre de 2018	346	451	253	1.453	539	156	3.198
A 31 de diciembre de 2017	347	451	253	1.418	473	76	3.018

1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera de la UE de 100 millones de euros (2017: 106 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil restante de estos derechos de aterrizaje es de 17 años.

b Prueba de deterioro

A continuación presentamos los importes contables del inmovilizado inmaterial con vida útil indefinida y del fondo de comercio correspondientes a las unidades generadoras de efectivo (UGE) del Grupo:

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2018					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2018	–	423	306	–	729
British Airways					
A 1 de enero de 2018	47	738	–	–	785
Altas	–	55	–	–	55
Trasposos a otras compañías del Grupo	–	(12)	–	–	(12)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	(14)	–	–	(15)
A 31 de diciembre de 2018	46	767	–	–	813
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2018	28	89	35	–	152
Aer Lingus					
A 1 de enero y de 31 de diciembre de 2018	272	62	110	–	444
Avios					
A 1 de enero y de 31 de diciembre de 2018	–	–	–	253	253
Otras empresas del Grupo					
A 1 de enero 2018	–	–	–	–	–
Traspaso de British Airways	–	12	–	–	12
A 31 de diciembre de 2018	–	12	–	–	12
A 31 de diciembre de 2018	346	1.353	451	253	2.403

14 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro continuación

b Prueba de deterioro continuación

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2017					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	–	423	306	–	729
British Airways					
A 1 de enero de 2017	49	771	–	–	820
Altas	–	1	–	–	1
Movimientos por cambio de divisas	(2)	(34)	–	–	(36)
A 31 de diciembre de 2017	47	738	–	–	785
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	28	89	35	–	152
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	272	62	110	–	444
Avios					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	–	–	–	253	253
A 31 de diciembre de 2017	347	1.312	451	253	2.363

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables de las UGE se han medido en base a su valor en uso.

El valor en uso se calcula aplicando un modelo de flujos de caja descontados. Las proyecciones de flujos de caja se basan en el Plan de negocio aprobado por el Consejo de Administración para un periodo de cinco años. El aumento de los flujos de caja extrapolados más allá del periodo de cinco años se proyecta en base a las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de la UGE.

Cada año el Grupo elabora y el Consejo de Administración aprueba planes de negocio a cinco años. Estos planes fueron aprobados en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja que se han empleado en los cálculos de valor en uso de los planes de negocio reflejan toda la reestructuración que ha sido aprobada por el Consejo de Administración y que puede ser llevada a la práctica por la Dirección en el marco de los acuerdos existentes.

Principales hipótesis

Para cada una de las UGE, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

Por ciento	2018				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Avios
Margen operativo ajustado por arrendamientos	15	9–15	11–15	15	21 ¹
Crecimiento medio anual de los AKO	3–4	5–6	9–10	7–8	n/a ¹
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,3	2,0	1,9	1,8	1,9
Tasa de descuento antes de impuestos	8,3	9,0	8,4	8,3	9,3

Por ciento	2017				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Avios
Margen operativo ajustado por arrendamientos	15	10–14	12–15	15	21 ¹
Crecimiento medio anual de los AKO	2	8	10	5	n/a ¹
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0
Tasa de descuento antes de impuestos	8,5	9,8	10,6	7,8	9,1

1 El margen operativo para el programa de fidelización Avios no se ajusta por arrendamientos de aviones. Las hipótesis de crecimiento medio anual de los AKO no es aplicable a Avios, que opera su negocio con socios tanto dentro como fuera de IAG.

14 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro continuación

Principales hipótesis continuación

El margen operativo ajustado por arrendamientos es el resultado operativo medio anual ajustado por los costes de arrendamientos operativos de aviones, expresado como porcentaje de los ingresos a lo largo del Plan de negocio a cinco años hasta 2023. Se expresa como un rango de porcentajes y está basado en la evolución histórica, las expectativas de la Dirección sobre el desarrollo del mercado y la incorporación de riesgos en las estimaciones de flujo de efectivo.

El crecimiento de los AKO es el incremento medio anual a lo largo del Plan de negocio, basado en el crecimiento previsto de la red y teniendo en consideración las previsiones de mercado de la Dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE en función de la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) (fuente: *Oxford Economics*). Los planes de red de las aerolíneas se revisan anualmente como parte del Plan de negocio y reflejan los planes de la Dirección en respuesta al riesgo u oportunidad de mercado específico.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y la UGE. Se obtiene a partir del coste medio ponderado del capital (WACC). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que esperan obtener los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se basa en líneas generales en las deudas financieras con intereses del Grupo. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores de beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento en el que se recibirán los flujos de efectivo de impuestos futuros.

Resumen de los resultados

En 2018, la Dirección revisó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables. Las sensibilidades se han considerado para cada UGE. La reducción de las tasas de crecimiento a largo plazo a cero, el aumento de 4 puntos de las tasas de descuento antes de impuestos y el incremento del 40% del precio del combustible no se traducen en ningún deterioro.

15 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2018 se desglosan en la sección sobre inversiones del Grupo.

Todas las empresas filiales se incluyen en la consolidación. La proporción de derechos de voto mantenidos de forma directa en las empresas filiales no difiere de la proporción de acciones ordinarias mantenidas. No se han producido cambios significativos en las participaciones accionariales en las empresas filiales este año.

El 28 de agosto de 2018, British Airways ejercitó su opción para reembolsar los 300 millones de euros de valores preferentes de interés fijo al 6,75% que previamente se había clasificado como socios externos. El importe total de los socios externos a 31 de diciembre de 2018 es de 6 millones de euros (2017: 307 millones de euros).

British Airways Employee Benefit Trustee (Jersey) Limited, una empresa filial enteramente controlada por British Airways, controla a British Airways Plc Employee Share Ownership Trust (el *Trust*). El *Trust* no es una empresa filial legal de IAG; sin embargo, se consolida dentro de los resultados del Grupo.

b Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

La participación en los activos, pasivos, ingresos y beneficios de las participaciones en asociadas y negocios conjuntos del Grupo, que se incluyen en sus estados financieros, es la siguiente:

Millones de euros	2018	2017
Total activo	113	96
Total pasivo	(77)	(68)
Ingresos	75	86
Beneficio del ejercicio	5	3

El detalle de los movimientos en las participaciones en asociadas y negocios conjuntos es el siguiente:

Millones de euros	2018	2017
Al inicio del ejercicio	30	29
Participación en beneficios retenidos	5	3
Altas	–	2
Bajas	–	(2)
Dividendos recibidos	(2)	(3)
Movimientos por cambio de divisas	(2)	1
	31	30

A 31 de diciembre de 2018, no hay restricciones en la habilidad de las empresas asociadas o negocios conjuntos de transferir fondos a la entidad matriz, y no existen pasivos contingentes relacionados.

A 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

16 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2018	2017
Valores cotizados		
Comair Limited	17	23
Valores no cotizados	63	56
	80	79

La ganancia relacionada con Otras inversiones en patrimonio fue de 5 millones de euros (2017: 7 millones de euros).

17 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2018	2017 (reformulado)
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	1.695	1.526
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(98)	(63)
Deudores comerciales netos	1.597	1.463
Pagos anticipados e ingresos devengados	823	764
Otros deudores no comerciales	352	194
	2.772	2.421
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados e ingresos devengados	298	297
Otros depósitos remunerados (a más de un año)	–	66
Otros deudores no comerciales	11	13
	309	376

Los movimientos de la provisión para pérdidas crediticias previstas fueron los siguientes:

Millones de euros	2018	2017
Al inicio del ejercicio	63	64
Provisión para pérdidas crediticias previstas	36	15
Reversión de exceso de provisiones	(2)	(1)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	1	(13)
Movimientos por cambio de divisas	–	(2)
	98	63

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2017: 30 días).

El desglose por vencimiento de deudores comerciales es el siguiente:

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-60 días	>60 días
Deudores comerciales	988	163	135	409
Pérdidas crediticias previstas	0,04%	0,29%	1,60%	23,26%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	–	2	95

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-60 días	>60 días
Deudores comerciales	1.159	119	135	113
Pérdidas crediticias previstas	0,05%	1,13%	0,11%	53,92%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	1	–	61

18 Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo

Millones de euros	2018	2017
Efectivo en bancos y en caja	2.453	1.963
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	1.384	1.329
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.837	3.292
Otros depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	2.437	3.384
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	6.274	6.676

El efectivo en bancos se mantiene principalmente en fondos del mercado monetario calificados AAA y en depósitos bancarios. Los depósitos a corto plazo son por periodos de hasta tres meses y devengan intereses a tipos variables aplicables a los respectivos depósitos.

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2017: cero).

18 Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo continuación

Los depósitos remunerados a corto plazo se realizan por periodos superiores a tres meses, con vencimiento habitualmente dentro del plazo de 12 meses, y los intereses se basan en los tipos de mercado disponibles en el momento en que se realizaron los depósitos.

A 31 de diciembre de 2018, Aer Lingus tenía 42 millones de euros de efectivo restringido (2017: 43 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

a Deuda neta

El detalle de los movimientos en deuda neta se muestra a continuación:

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2018	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Otros movimientos distintos de efectivo	Saldo a 31 de diciembre de 2018
Prestamos bancarios y otros	(1.824)	275	(4)	(28)	(1.581)
Arrendamientos financieros	(5.507)	(254)	(134)	(33)	(5.928)
Deudas financieras remuneradas	(7.331)	21	(138)	(61)	(7.509)
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.292	583	(38)	–	3.837
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.384	(924)	(23)	–	2.437
	(655)	(320)	(199)	(61)	(1.235)

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2017	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Otros movimientos distintos de efectivo	Saldo a 31 de diciembre de 2017
Prestamos bancarios y otros	(1.913)	138	26	(75)	(1.824)
Arrendamientos financieros	(6.602)	657	424	14	(5.507)
Deudas financieras remuneradas	(8.515)	795	450	(61)	(7.331)
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.337	141	(186)	–	3.292
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.091	432	(139)	–	3.384
	(2.087)	1.368	125	(61)	(655)

19 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2018	2017
Acreedores comerciales	2.079	2.092
Otros acreedores	1.007	926
Otros impuestos y seguridad social	332	238
Devengos e ingresos anticipados	541	467
	3.959	3.723

Periodo medio de pago a proveedores – Compañías españolas del Grupo

Días	2018	2017
Periodo medio de pago a proveedores	37	37
Ratio de operaciones pagadas	33	38
Ratio de operaciones pendientes de pago	119	35

Millones de euros	2018	2017
Total pagos realizados	6.306	4.879
Total pagos pendientes	317	140

20 Ingresos diferidos por venta de billetes

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 1 de enero de 2018	1.752	2.990	4.742
Cambios en los supuestos	–	(8)	(8)
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ¹	(733)	(22.027)	(22.760)
Emisión de puntos de fidelización a clientes	781	–	781
Efectivo recibido de clientes	–	22.149	22.149
Otros movimientos	(31)	(38)	(69)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	1.769	3.066	4.835

20 Ingresos diferidos por venta de billetes continuación

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 31 de diciembre de 2016	1.300	2.845	4.145
Reformulado por la adopción de la NIIF 15	497	38	535
Saldo a 1 de enero de 2017	1.797	2.883	4.680
Cambios en los supuestos	(2)	(43)	(45)
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ¹	(704)	(19.803)	(20.507)
Emisión de puntos de fidelización a clientes	735	–	735
Efectivo recibido de clientes	–	20.050	20.050
Otros movimientos	(74)	(97)	(171)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	1.752	2.990	4.742

1 Cuando el grupo actúa como un agente proporcionando productos y servicios de redención a clientes a través de los programas de fidelización, o proporcionando vuelos interlínea a pasajeros, el ingreso es reconocido en la Cuenta de resultados neto del coste correspondiente.

Los ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten en ingresos imputados a obligaciones de ejecución vinculadas a puntos Avios. Los puntos Avios los emiten las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización o se venden a terceros como proveedores de tarjetas de crédito, que los emiten en el marco de sus programas de fidelización. Las cuentas de clientes activas no tienen una fecha de caducidad y, por lo tanto, los ingresos pueden reconocerse en cualquier momento del futuro. Los ingresos diferidos relacionados con ventas anticipadas están formados por ingresos imputados a billetes de avión que se utilizarán para viajar en el futuro. Generalmente, estos billetes caducan doce meses después de la fecha prevista de viaje si no se utilizan dentro de ese periodo.

21 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2018	2017
Acreeedores comerciales no corrientes	6	3
Devengos e ingresos diferidos	192	219
	198	222

22 Deudas a largo plazo

a Corrientes

Millones de euros	2018	2017
Préstamos bancarios y otros	153	183
Arrendamientos financieros	723	747
	876	930

b No corrientes

Millones de euros	2018	2017
Préstamos bancarios y otros	1.428	1.641
Arrendamientos financieros	5.205	4.760
	6.633	6.401

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2027. Existen préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo por importe de 354 millones de euros (2017: 539 millones de euros) garantizados por aeronaves. Los arrendamientos financieros están garantizados en todos los casos por aeronaves o inmovilizado material.

22 Deudas a largo plazo continuación

c Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2018	2017
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,25% con vencimiento en 2020 ¹	482	472
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 ¹	460	450
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ²	252	278
200 millones de euros de bonos sin garantía a tipo fijo ³	175	200
Préstamo sindicado a tipo variable en euros garantizado por inversiones ⁴	99	148
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo garantizados por aeronaves ⁵	53	68
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses sin garantía a tipo fijo ⁶	43	49
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ⁷	13	15
Préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable garantizados por aeronaves ⁸	4	27
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo fijo garantizados por aeronaves ⁹	–	117
	1.581	1.824
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	(153)	(183)
	1.428	1.641

- Dos bonos sénior convertibles en acciones de IAG no garantizados fueron emitidos por el Grupo en noviembre de 2015; 500 millones de euros a tipo fijo del 0,25% generaron unos fondos netos de 494 millones de euros y vencen en 2020, y 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% generaron unos fondos netos de 494 millones de euros y vencen en 2022. El Grupo mantiene una opción para reembolsar cada bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. Los bonos incorporan protección de dividendos, y a 31 de diciembre de 2018, 73.455.109 opciones relacionadas con estos bonos continuaban pendientes de liquidación.
- Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 0,182% y el 1,191% y su periodo de amortización va de 2024 a 2027.
- 200 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo con un cupón entre el 2,5% y el 3,75% reembolsables entre 2019 y 2027.
- El préstamo sindicado en euros a tipo variable está garantizado en inversiones específicas del Grupo y devenga un interés del 1,375% sobre el EURIBOR de 3 meses. El préstamo es reembolsable en 2020.
- Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo están garantizados por aeronaves específicas del Grupo y devengan interés del 5,20%. Los préstamos son reembolsables en 2022.
- Los préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses no garantizados a tipo fijo devengan intereses a tipos entre el 1,98% y el 2,37%. Los préstamos son reembolsables en 2023.
- Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan intereses entre el cero y el 5,68% y se amortizarán entre 2019 y 2026.
- Los préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan interés al 0,81%. Los préstamos se amortizarán en 2019.
- Los préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo fijo están garantizados por activos específicos de aeronaves del Grupo y devengan interés a tipos entre el 3,81% y el 4,76%. Los préstamos se amortizaron en 2018.

d Total préstamos y arrendamientos financieros

Millones	2018	2017
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$49	\$196
Euros	€364	€440
Libras esterlinas	£4	£25
Yuanes chinos	CNY 422	CNY 525
	€465	€702
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.116	€1.122
	€1.116	€1.122
Arrendamientos financieros		
Dólares estadounidenses	\$3.259	\$2.882
Euros	€2.308	€2.296
Yenes japoneses	¥77.379	¥63.978
Libras esterlinas	£134	£258
	€5.928	€5.507
	€7.509	€7.331

22 Deudas a largo plazo continuación

e Obligaciones por arrendamientos financieros

El Grupo utiliza arrendamientos financieros principalmente para adquirir aeronaves. Dichos arrendamientos tienen tanto opciones de renovación como opciones de compra, a elección del Grupo. Los pagos futuros mínimos en virtud de arrendamientos financieros son los siguientes:

Millones de euros	2018	2017
Pagos futuros mínimos con vencimiento:		
En el plazo de un año	876	875
Entre uno y cinco años	3.186	2.783
Más de cinco años	2.642	2.464
	6.704	6.122
Menos: Gastos financieros	(776)	(615)
Valor presente de pagos mínimos de arrendamientos	5.928	5.507
El valor presente de los pagos mínimos de arrendamiento se desglosa del modo siguiente:		
En el plazo de un año	723	747
Entre uno y cinco años	2.734	2.409
Más de en cinco años	2.471	2.351
	5.928	5.507

23 Compromisos de arrendamiento operativo

El Grupo ha suscrito arrendamientos comerciales sobre ciertos inmuebles, equipo y aeronaves. Los plazos de dichos arrendamientos oscilan desde menos de un año a 13 años en el caso de aeronaves y desde menos de un año a 5 años en el caso de inmovilizado material con la excepción de un arrendamiento de terreno que tiene una duración restante de 127 años. Algunos arrendamientos incluyen opciones de renovación.

Los pagos totales sobre los que existen compromisos en virtud de arrendamientos operativos tienen los siguientes vencimientos:

Millones de euros	2018			2017		
	Flota	Inmovilizado material	Total	Flota	Inmovilizado material	Total
En el plazo de un año	975	148	1.123	802	190	992
Entre uno y cinco años	3.049	362	3.411	2.559	340	2.899
Más de cinco años	2.235	1.895	4.130	1.789	1.962	3.751
	6.259	2.405	8.664	5.150	2.492	7.642

Subarrendos

Los subarrendos suscritos por el Grupo están relacionados con inmuebles de alquiler excedentes mantenidos en régimen de arrendamientos no cancelables con terceros. Estos arrendamientos tienen plazos residuales de entre uno y seis años y los activos exceden las necesidades del Grupo. Los alquileres futuros mínimos que se recibirán en virtud de arrendamientos operativos no cancelables son 13 millones de euros (2017: 8 millones de euros), de los cuales 4 millones de euros (2017: 7 millones de euros) vencen en el plazo de un año, 9 millones de euros (2017: 1 millón de euros) vencen entre uno y cinco años y ninguno (2017: ninguno) vence en más de cinco años.

24 Provisiones de riesgos y gastos

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2018	1.125	727	599	140	69	2.660
Provisiones registradas durante el ejercicio	378	192	223	43	100	936
Utilizadas durante el ejercicio	(150)	(220)	(202)	(46)	(90)	(708)
Reversión de importes no utilizados	(42)	(8)	(45)	(26)	(5)	(126)
Actualización de descuento	6	4	16	1	–	27
Movimientos por cambio de divisas	42	(2)	–	–	(2)	38
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2018	1.359	693	591	112	72	2.827
Desglose:						
Corrientes	148	237	60	78	36	559
No Corrientes	1.211	456	531	34	36	2.268
	1.359	693	591	112	72	2.827

Provisiones para grandes reparaciones

La provisión para grandes reparaciones se mantiene a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento y devolución de aeronaves mantenidas en virtud de arrendamientos operativos. La provisión incluye también un importe relacionado con terrenos y edificios arrendados cuando el contrato exige costes de reparación al finalizar el arrendamiento. Cuando esos costes se producen como consecuencia de un gasto sobre el activo arrendado, los costes de reparación se capitalizan. Esta es una provisión a largo plazo, que cubre típicamente la duración del activo arrendado que es de hasta 13 años.

24 Provisiones de riesgos y gastos continuación

Provisiones por reestructuración

El Grupo también reconoce una provisión para planes de despido voluntario incluyendo el programa de despido colectivo del Plan de Transformación de Iberia, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El importe de la provisión se ha determinado por medio de una valoración actuarial realizada por actuarios independientes y basada en los mismos supuestos que los utilizados para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto la tasa de descuento, que en este caso fue del 0,39%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos diez años. Durante el ejercicio, el Grupo ha reconocido una provisión de 136 millones de euros relacionada con los planes de reestructuración en British Airways (nota 4). El programa de transformación ya se ha completado.

A 31 de diciembre de 2018, 682 millones de euros de esta provisión están relacionados con programas de despidos colectivos (2017: 719 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

Esta provisión incluye indemnizaciones por despido para empleados bajo varios acuerdos contractuales.

El Grupo reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que, reuniendo ciertas condiciones, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad reglamentaria de jubilación o se jubila anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos llegan a la edad reglamentaria de jubilación, y una provisión inicial al efecto basada en una valoración actuarial fue reconocida. La valoración fue revisada a 31 de diciembre de 2018 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento consistente con el índice iBoxx del 1,59% y del 0,39% en función de si los empleados están en la actualidad en activo o no, las tablas de mortalidad PERM/F-2000P y una subida anual del IPC asumida del 1,50%. Esta provisión es principalmente a largo plazo. La cantidad relacionada con esta provisión fue 523 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2017: 542 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales

Provisiones para demandas judiciales incluye:

- Importes relacionados con reclamaciones de múltiples partes realizadas por grupos o empleados sobre una serie de cuestiones relacionadas con sus operaciones, incluidas reclamaciones de pagos de vacaciones adicionales y por discriminación de edad;
- Provisiones relacionadas a estimaciones de las bases imponibles; e
- Importes relacionados con las inspecciones abiertas por una serie de organismos reguladores de la competencia en relación con prácticas de supuesta competencia desleal en los negocios de transporte de carga y pasajeros del Grupo.

La cuantía final a pagar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta (nota 31).

La provisión incluye el pago de 104 millones de euros por la multa reexpedida en marzo de 2017 en contra de British Airways en relación con las investigaciones de varias autoridades de competencia en cuanto a supuesta actividad anti competitiva en el negocio de pasajeros y carga del Grupo (nota 31).

Otras provisiones

Esta provisión incluye:

- importes para pasajeros cuyos vuelos sufrieron retrasos considerables y tienen derecho a indemnización. Esta provisión es fundamentalmente una provisión corriente y se espera que cada año se utilicen y consignen importes. Esta provisión se vuelve a valorar en base al nivel histórico de demandas;
- una provisión en relación al Sistema de Comercio de Emisiones, que representa el exceso de emisiones de CO₂ en los vuelos dentro de la UE por encima de los derechos de emisión otorgados; y
- una provisión relacionada con contratos de flota desfavorables.

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés) el riesgo de contraparte y el riesgo de liquidez. En la nota 26 se incluye más información acerca de los instrumentos financieros del Grupo que están expuestos a estos riesgos. El Consejo aprueba los principios estratégicos clave y el apetito al riesgo, definiendo la cantidad de riesgo que el Grupo está preparado para retener. Los programas de Gestión del Riesgo Financiero del Grupo se centran en la imprevisibilidad de los mercados financieros y busca minimizar el riesgo de incrementos de costes provenientes de movimientos adversos de los mercados financieros.

El riesgo financiero se gestiona bajo la supervisión del departamento de Tesorería del Grupo. Las variaciones de los precios del combustible y la volatilidad de los tipos de cambio, euros/dólares estadounidenses y libras esterlinas/dólares estadounidenses, son los riesgos financieros más importantes para el Grupo. El programa de Gestión del Riesgo Financiero también cubre el resto de divisas, así como el riesgo de tipos de interés. El Comité de Dirección de IAG aprueba el perfil de coberturas del Grupo y delega en el Comité de Riesgos con cada compañía operativa para que este acuerde el grado de flexibilidad a la hora de aplicar los niveles definidos por el Comité de Dirección de IAG. El Comité de Riesgos de cada compañía operativa se reúne al menos una vez al mes para revisar y aprobar un mandato para contratar las coberturas en el mercado, incluidos los instrumentos a utilizar.

El departamento de Tesorería del Grupo proporciona al Comité de Dirección de IAG y al Comité de Auditoría y Cumplimiento un informe trimestral sobre la posición de cobertura. El Consejo revisa la estrategia, incluido el riesgo asumido, anualmente.

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero continuación

a Riesgo de precios del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. La estrategia de gestión del riesgo relacionado con los precios del combustible tiene como objetivo proteger al Grupo frente a incrementos repentinos e importantes de los precios del petróleo, garantizando al mismo tiempo que el Grupo no se encuentre en una situación de desventaja competitiva en caso de que el precio descienda de forma sustancial. La estrategia actual del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible para los próximos tres años dentro de unos límites definidos.

Dentro de la estrategia, el programa de Gestión del Riesgo Financiero posibilita el uso de una serie de instrumentos derivados disponibles en mercados OTC (*Over the counter*) con contrapartes aprobadas.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilidad de los instrumentos financieros a un posible cambio razonable de los precios del combustible, permaneciendo constantes otras variables, sobre los resultados antes de impuestos y el patrimonio neto:

2018			2017		
Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
30	–	1.613	30	41	1.142
(30)	(3)	(1.695)	(30)	(48)	(1.039)

b Riesgo de tipos de cambio

El Grupo publica sus cuentas anuales consolidadas en euros, posee filiales que operan en euros y libras esterlinas, y realiza su actividad en varios países. Como consecuencia, está expuesto a un riesgo de cambio de divisas sobre los ingresos, compras y empréstitos denominados en monedas diferentes a la moneda funcional de la entidad. Las divisas en las que están denominadas esas transacciones son, principalmente, el euro, el dólar estadounidense y la libra esterlina. El Grupo genera un superávit en la mayoría de las divisas en las que opera. El dólar estadounidense es una excepción, ya que las compras de combustible, los gastos de mantenimiento y los reembolsos de deuda denominados en dólares estadounidenses suelen dar lugar a un déficit.

El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante los riesgos de divisa. La posición corta operativa en dólares estadounidenses está sujeta a la misma estructura de gobierno que la estrategia de cobertura de combustible descrita anteriormente. La estrategia actual del Grupo aprobada por el Comité de Dirección de IAG, es cubrir una parte de la exposición a dólares estadounidenses hasta los siguientes tres años, conforme a unos límites definidos.

British Airways utiliza sus pagos de deuda en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos como cobertura de los ingresos futuros en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos. Los activos y pasivos del balance de Iberia en dólares estadounidenses se cubren mediante un programa renovable de *swaps* y activos financieros en dólares estadounidenses que eliminan la volatilidad de pérdidas y ganancias derivada de su conversión a euros. La posición neta de Vueling y Aer Lingus en dólares estadounidenses se gestiona mediante instrumentos financieros derivados.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición del Grupo a una posible variación razonable de los tipos de cambio del dólar estadounidense, la libra esterlina, el yen japonés y el yuan chino, con las demás variables constantes, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto:

	Subida/(descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo del yuan chino %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2018	10 (10)	(16) 18	(9) 91	10 (10)	(40) 41	262 (273)	10 (10)	(6) 1	(54) 54	10 (10)	– –	(6) 6
2017	10 (10)	(2) 6	253 (72)	10 (10)	(36) 35	232 (233)	10 (10)	(2) 2	(45) 45	10 (10)	– –	(7) 7

c Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda y los depósitos de efectivo.

El riesgo de tipos de interés sobre los préstamos tomados a tipo variable se gestiona mediante *swaps* de tipos de interés, *swaps* de divisas de tipos variables a fijos y *collars* de tipos de interés. Teniendo en cuenta el impacto de esos derivados, un 77% de los préstamos tomados por el Grupo fueron a tipo fijo y un 23% a tipo variable.

Todos los depósitos de efectivo se realizan con vencimiento inferior a un año. El tipo de interés es predominantemente fijo durante el plazo del depósito.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición del Grupo a un posible cambio razonable de los tipos de interés en dólares estadounidenses, euros y libras esterlinas sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto:

	Subida/(descenso) del tipo de interés estadounidense Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de interés europeo Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de interés en libras esterlinas Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2018	50 (50)	(1) 1	20 (20)	50 (50)	2 (2)	16 (25)	50 (50)	2 (2)	– –
2017	50 (50)	(1) 1	– –	50 (50)	(6) 6	– –	50 (50)	3 (3)	– –

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero continuación

d Riesgo de contrapartida

El Grupo está expuesto al riesgo de contrapartida en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros a recibir. El Grupo aplica políticas y procedimientos a fin de garantizar que el riesgo crediticio sea reducido mediante la introducción de límites de crédito respecto a cada una de las contrapartidas. Estas políticas y procedimientos se coordinan a través de las políticas de Tesorería del Grupo. El Comité de Riesgos examina la aplicación de estas políticas y procedimientos por British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. El Grupo controla los límites de crédito y los impagos de contrapartidas, incorporando esa información a controles del riesgo de crédito. Las actividades de tesorería incluyen la colocación de dinero en depósitos monetarios, la cobertura de combustible y las operaciones de divisas lo que podría dar lugar a concentración de distintos tipos de riesgo crediticio en una misma contrapartida. Este riesgo se gestiona mediante la asignación de límites generales de exposición a contrapartidas de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. Las exposiciones al nivel de la actividad se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contrapartida se revisa al menos una vez al mes utilizando la información de mercado disponible, como las calificaciones crediticias. El riesgo soberano, la concentración en los diferentes países y las calificaciones crediticias de los estados se monitorizan y son revisadas en cada reunión del Comité de Tesorería del Grupo.

Cada compañía operativa invierte el excedente de efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos del mercado monetario, eligiendo instrumentos de vencimientos o liquidez adecuados para proporcionar suficiente margen. A la fecha del balance, las compañías operativas mantenían fondos del mercado monetario y otros activos líquidos que se espera que generen fácilmente flujos de efectivo para gestionar el riesgo de liquidez.

Los activos financieros reconocidos en los estados financieros, netos de pérdidas por deterioro, representan la exposición máxima del Grupo al riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas ni otras mejoras del crédito.

A 31 de diciembre de 2018, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por la tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por la tesorería asignados por región	
	2018	2017
Reino Unido	42%	42%
España	—	1%
Irlanda	3%	2%
Resto de la zona euro	33%	33%
Resto del mundo	22%	22%

e Riesgo de liquidez

La gestión del riesgo de liquidez incluye mantener efectivo y depósitos remunerados suficientes, disponibilidad de financiación de una cantidad adecuada de líneas de crédito y la capacidad de cerrar posiciones de mercado.

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo tenía líneas de crédito renovables no utilizadas por valor de 11 millones de euros (2017: 16 millones de euros). El Grupo mantenía líneas de mercado monetario no utilizadas y no comprometidas de 28 millones de euros (2017: 28 millones de euros).

El Grupo tenía las siguientes líneas de financiación de aeronaves generales y comprometidas no utilizadas:

Millones	2018	
	Divisa	Equivalencia en euros
Línea de crédito en EUR con vencimiento entre enero y junio de 2020	€131	131
Línea de crédito en USD con vencimiento en diciembre de 2021	\$1,164	1.024
Línea de crédito en USD con vencimiento en junio de 2022	\$1.044	918

Millones	2017	
	Divisa	Equivalencia en euros
Línea de crédito en EUR con vencimiento entre enero y octubre de 2018	€217	217
Línea de crédito en USD con vencimiento en diciembre de 2021	\$1.164	985
Línea de crédito en USD con vencimiento en junio de 2022	\$1.053	891

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero continuación

e Riesgo de liquidez continuación

En la tabla siguiente se desglosan las (salidas) y entradas en relación con los pasivos financieros e instrumentos financieros derivados del Grupo por agrupaciones de vencimientos basados en el periodo restante a 31 de diciembre hasta su fecha de vencimiento contractual. Los importes indicados en la tabla son los flujos de caja contractuales no descontados e incluyen intereses.

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2018
Préstamos y empréstitos con intereses:						
Arrendamientos financieros	(509)	(367)	(882)	(2.304)	(2.642)	(6.704)
Préstamos a tipo fijo	(53)	(18)	(533)	(645)	(58)	(1.307)
Préstamos a tipo variable	(18)	(67)	(80)	(93)	(118)	(376)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.591)	–	(13)	–	–	(3.604)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipo de interés	11	2	2	6	4	25
Contratos de divisa a plazo	69	58	122	72	–	321
Derivados de combustible	23	18	15	1	–	57
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipo de interés	(18)	(7)	(13)	(16)	(1)	(55)
Contratos de divisa a plazo	(16)	(8)	(18)	(16)	–	(58)
Derivados de combustible	(342)	(290)	(270)	(110)	–	(1.012)
A 31 de diciembre de 2018	(4.444)	(679)	(1.670)	(3.105)	(2.815)	(12.713)

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2017
Préstamos y empréstitos con intereses:						
Arrendamientos financieros	(426)	(449)	(801)	(1.982)	(2.464)	(6.122)
Préstamos a tipo fijo	(31)	(58)	(99)	(1.224)	(77)	(1.489)
Préstamos a tipo variable	(29)	(76)	(85)	(144)	(150)	(484)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.411)	–	(15)	–	–	(3.426)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipo de interés	–	–	1	–	–	1
Contratos de divisa a plazo	45	10	10	2	–	67
Derivados de combustible	207	141	112	22	–	482
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Contratos de divisa a plazo	(51)	(58)	(78)	(36)	–	(223)
Derivados de combustible	(2)	–	–	–	–	(2)
A 31 de diciembre de 2017	(3.698)	(490)	(955)	(3.362)	(2.691)	(11.196)

f Compensación de activos y pasivos financieros

Los siguientes activos y pasivos son objeto de compensación, contratos marco de compensación aplicables y acuerdos similares.

El Grupo celebra operaciones de derivados conformes con la documentación de la ISDA (*International Swaps and Derivatives Association*). En general, estos contratos estipulan que los importes adeudados por cada contraparte en un mismo día en relación con todas las operaciones abiertas se suman en un único importe neto pagadero por una parte a la otra.

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	363	13	376	(7)	369
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	1.092	(13)	1.079	(7)	1.072

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero continuación

f Compensación de activos y pasivos financieros continuación

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	551	(1)	550	(5)	545
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	226	(1)	225	(5)	220

g Gestión del riesgo de capital

Los objetivos del Grupo al gestionar el capital son salvaguardar la capacidad del Grupo de seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima, reducir el coste del capital y generar rentabilidades para los accionistas.

El Grupo monitoriza el capital en base al ratio de deuda neta ajustada / EBITDAR. A 31 de diciembre de 2018, la deuda neta ajustada / EBITDAR era de 1,6 veces (2017: 1,5 veces). La definición y el cálculo de esta medida de desempeño está incluida en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Más detalles sobre liquidez y recursos de capital junto con la gestión de riesgos de capital se presentan en el análisis financiero.

26 Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	–	80	–	–	80
Instrumentos financieros derivados	–	–	221	–	221
Otros activos no corrientes	154	–	–	155	309
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.597	–	–	–	1.597
Otros activos corrientes	444	–	–	731	1.175
Instrumentos financieros derivados	–	–	155	–	155
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.437	–	–	–	2.437
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.837	–	–	–	3.837

Millones de euros	Pasivos financieros				Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	
Pasivos no corrientes					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.633	–	–	–	6.633
Instrumentos financieros derivados	–	–	423	–	423
Otros pasivos a largo plazo	13	–	–	185	198
Pasivos corrientes					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	876	–	–	–	876
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.591	–	–	368	3.959
Instrumentos financieros derivados	–	–	656	–	656

26 Instrumentos financieros continuación

a Activos y pasivos financieros por categoría continuación

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Activos financieros			Activos no financieros	Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	–	79	–	–	79
Instrumentos financieros derivados	–	–	145	–	145
Otros activos no corrientes	200	–	–	176	376
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.463	–	–	–	1.463
Otros activos corrientes	337	–	–	621	958
Instrumentos financieros derivados	–	–	405	–	405
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.384	–	–	–	3.384
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.292	–	–	–	3.292

Millones de euros	Pasivos financieros			Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del Balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Pasivos no corrientes					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.401	–	–	–	6.401
Instrumentos financieros derivados	–	–	114	–	114
Otros pasivos a largo plazo	15	–	–	207	222
Pasivos corrientes					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	930	–	–	–	930
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.411	–	–	312	3.723
Instrumentos financieros derivados	–	–	111	–	111

b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

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

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

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

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

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

26 Instrumentos financieros continuación

b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros continuación

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

Millones de euros	Valor razonable			Valor contable	
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	17	–	63	80	80
Instrumentos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ¹	–	12	–	12	12
Contratos de divisas a plazo ¹	–	321	–	321	321
Derivados de combustible ¹	–	43	–	43	43
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	–	6.086	–	6.086	5.928
Préstamos a tipo fijo	1.096	113	–	1.209	1.226
Préstamos a tipo variable	–	355	–	355	355
Instrumentos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	–	43	–	43	43
Contratos de divisas a plazo ²	–	54	–	54	54
Derivados de combustible ²	–	982	–	982	982

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

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2017 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Valor contable	
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	23	–	56	79	79
Instrumentos financieros derivados:					
Derivados de tipos de interés ¹	–	1	–	1	1
Contratos de divisa a plazo ¹	–	67	–	67	67
Derivados de combustible ¹	–	482	–	482	482
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	–	5.639	–	5.639	5.507
Préstamos a tipo fijo	1.079	287	–	1.366	1.371
Préstamos a tipo variable	–	453	–	453	453
Instrumentos financieros derivados:					
Contratos de divisa a plazo ²	–	223	–	223	223
Derivados de combustible ²	–	2	–	2	2

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 405 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 111 millones de euros.

No se produjeron transferencias entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el ejercicio.

Los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior se miden a valor razonable a efectos de presentación en el informe financiero consolidado, excepto las deudas financieras remuneradas, que se miden a coste amortizado.

c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Saldo inicial del ejercicio	56	58
Altas	8	1
Movimientos por cambio de divisas	(1)	(3)
Saldo final del ejercicio	63	56

26 Instrumentos financieros continuación

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2018, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

- Amortizaciones futuras de préstamos en moneda extranjera (predominantemente amortizaciones de préstamos en dólares estadounidenses), como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los préstamos se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de ingresos, cuando el préstamo se devuelve (generalmente, mediante cuotas a lo largo del periodo de vigencia del préstamo).
- Contratos de divisas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos y ciertos pagos operativos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los derivados se reconocen en el patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados o al Balance de situación contra la correspondiente entrada o salida de tesorería.
- Contratos de derivados a plazo sobre crudo, gasoil y queroseno, como cobertura del riesgo de precios en los pagos en efectivo de combustible. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los derivados se reconocen en el patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de gastos de combustible y derechos de emisión, contra la salida de tesorería relacionada con el combustible.
- Contratos de tipos de interés, cubriendo el riesgo de tipos de interés de la deuda a tipo variable y de ciertos pagos operacionales.

Las cifras incluidas en el patrimonio y el valor nocional relacionado se resume a continuación, junto con el análisis de las pérdidas y ganancias reconocidas en el año asociadas a estos instrumentos.

(Ganancias)/pérdidas relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en patrimonio Millones de euros	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	682	586
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	(216)	163
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	933	(474)
Contratos de derivados sobre tipos de interés ¹	34	–
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ¹	22	–
	1.455	275
Gastos por impuesto diferido	(267)	(44)
Importe total incluido en patrimonio neto	1.188	231

1 El valor contable de los instrumentos derivados reconocidos en activos y pasivos se analizan en los epígrafes a y b anteriores.

Importes del principal nocionales (Millones de euros)	Rango de cobertura	En 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Total 31 de diciembre de 2018
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,22–1,50	1.982	1.858	1.685	5.525
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,06–1,34	2.299	1.993	2.197	6.489

1 Representa el valor del elemento cubierto.

Los contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno son usados para cubrir la adquisición de combustible durante un periodo de hasta tres años. Las cantidades nacionales relativas a estos contratos a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 14 millones de toneladas (2017: 8 millones de toneladas) con un rango de precio de cobertura de 469 a 787 millones de dólares estadounidenses (2017: de 388 a 725 millones de dólares estadounidenses).

El repago de las cuotas de deuda del Grupo utilizada para cubrir el riesgo de divisa de pagos futuros por ingresos ha sido principalmente en dólares estadounidenses y en euros. A 31 de diciembre de 2018 los préstamos asociados fueron the 2.795 millones de dólares estadounidenses (2017: 2.511 millones de dólares estadounidenses) y 1.722 millones de euros (2017: 1.922 millones de euros).

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 (Millones de euros)	(Ganancias)/pérdidas reconocidas en Estado de resultado global ¹	(Ganancias)/pérdidas reconocidas con ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados ²	Total (ganancias)/pérdidas reconocidas	Ganancias/(pérdidas) reclasificadas en la Cuenta de resultados	Ganancias/(pérdidas) reclasificadas en el Balance de situación
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	208	–	208	(82)	–
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	(387)	–	(387)	10	1
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	732	16	748	672	–
Contratos de derivados sobre tipos de interés	37	–	37	(2)	–
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	6	–	6	(2)	–
	596	16	612	596	1

1 Las ganancias y pérdidas reconocidas en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los elementos cubiertos.

2 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura en otros (cargos)/créditos no operativos.

26 Instrumentos financieros continuación

d Coberturas

Importes del principal nocionales (Millones de euros)	Rango Cobertura	En 1 año	a 2 años	a 5 años	Total 31 de diciembre de 2017
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,22–1,53	1.406	1.097	620	3.123
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,04–1,27	1.212	985	582	2.779

1 Representa el valor del elemento cubierto.

A 31 de diciembre de 2017 (Millones de euros)	(Ganancias)/ pérdidas reconocidas en Estado de resultado global ¹	(Ganancias)/ pérdidas reconocidas en la Cuenta de resultados ²	Total (Ganancias)/ pérdidas reconocidas	Ganancias/ (pérdidas) reclasificadas en la Cuenta de resultados ³
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	(111)	–	(111)	(87)
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	299	1	300	44
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	(302)	(9)	(311)	(4)
Contratos de derivados sobre tipos de interés	(1)	–	(1)	2
	(115)	(8)	(123)	(45)

1 Las ganancias y pérdidas reconocidas en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los elementos cubiertos.

2 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura en partidas no operativas.

3 No hubo ganancias o pérdidas reclasificadas en el Balance de situación para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

Existe una relación económica entre los elementos cubiertos y los instrumentos de cobertura dado que los plazos de los instrumentos de cobertura coinciden con los de las transacciones futuras altamente probables. El Grupo ha establecido un ratio de cobertura de 1:1 para las relaciones de cobertura.

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable significativas a 31 de diciembre de 2018 y 2017.

27 Capital social, prima de emisión y autocartera

	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente			
A 1 de enero de 2018: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	2.057.990	1.029	6.022
Cancelación de acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	(65.957)	(33)	–
A 31 de diciembre de 2018	1.992.033	996	6.022

Durante el año, IAG ejecutó un plan de recompra de acciones por 500 millones de euros en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas. El programa se ejecutó entre mayo y octubre de 2018, y durante ese tiempo, IAG compró 65.956.660 acciones ordinarias, que posteriormente se cancelaron. Durante el ejercicio se entregaron un total de 1,2 millones de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2018 el Grupo tenía 8,7 millones de acciones (2017: 9,9 millones), que representaron el 0,44% del capital social emitido de la Compañía.

28 Pagos basados en acciones

El Grupo opera planes de pagos basados en acciones como parte del paquete retributivo total a sus empleados. Estos planes consisten en planes de opciones sobre acciones, en los que los empleados adquieren acciones a coste cero; y por otro lado, en planes de adjudicación de acciones mediante los cuales se emiten acciones a favor de empleados sin coste alguno previa consecución de objetivos de rendimiento especificados por el Grupo.

a Plan de Participación en Resultados de IAG (Performance Share Plan)

El Plan de Participación en Resultados (PSP) de IAG está dirigido a ejecutivos senior y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. En 2014, la adjudicación condicionada de acciones asignadas estuvo sujeta a la consecución de diversos objetivos de rendimiento en un plazo de tres años, siempre que el empleado siguiera trabajando en el Grupo. Desde 2015, la adjudicación se realizó como opciones a coste cero, y también tenía un periodo adicional de dos años de espera tras el final del periodo de rendimiento, antes de que ocurra la consolidación. La adjudicación concedida en 2014 se consolida en un 50% en el cumplimiento del objetivo de Rentabilidad Total para el Accionista (*Total Shareholder Return*, TSR) con respecto al *MSCI European Transportation Index*, y en un 50% en los objetivos de beneficios por acción. Las adjudicaciones concedidas desde 2015 se consolidarán en un tercio si se alcanza la rentabilidad TSR fijada por IAG con respecto al *MSCI European Transportation Index*, un tercio si se alcanzan los objetivos de beneficios por acción y un tercio si se alcanzan los objetivos sobre la Rentabilidad sobre el Capital Invertido (RoIC).

28 Pagos basados en acciones continuación

b Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG

El Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG (IAG Incentive Award Deferral Plan, IADP) se concede a empleados cualificados en función de tests de cumplimiento y servicio. El pago se concederá cuando se active una adjudicación de incentivos siempre que el empleado siga trabajando en el Grupo en los tres años siguientes a la fecha de concesión. Los empleados correspondientes recibirán un 50% de sus incentivos adjudicados en efectivo en el momento, y el 50% restante en acciones después de tres años a través del IADP.

c Resumen de planes de pagos basados en acciones

	Saldos pendientes a 1 de enero de 2018 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones ejercitadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2018 Miles	Consolidadas y ejercitables a 31 de diciembre de 2018 Miles
Planes de Participación en Resultados	14.138	4.615	2.050	154	16.549	57
Planes de Diferimiento de Incentivos	4.299	1.986	144	1.903	4.238	17
	18.437	6.601	2.194	2.057	20.787	74

El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones que se liquidan con instrumentos de patrimonio, se determinó usando el modelo de valoración Monte-Carlo, teniendo en cuenta los términos y condiciones en las que se concedieron los planes, que empleó las siguientes hipótesis:

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	35	35
Volatilidad prevista del grupo comparativo (%)	20	20
Correlación prevista del comparativo (%)	60	65
Vida prevista de las opciones (años)	4,6	4,8
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (£)	6,91	5,46
Valor razonable medio ponderado (£)	4,01	3,66

La volatilidad se calculó a partir de la volatilidad del precio semanal de las acciones en libras esterlinas del Grupo. La volatilidad esperada refleja la hipótesis de que la volatilidad histórica es orientativa de tendencias futuras, lo que no tiene por qué ser necesariamente el resultado real. El valor razonable del PSP también tiene en cuenta una condición de mercado de TSR en comparación con competidores estratégicos. En el cálculo del valor razonable de los planes de pagos basados en acciones no se incorporaron más características de las opciones concedidas.

El Grupo reconoció un cargo por pagos basados en acciones de 31 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 (2017: 34 millones de euros).

29 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Otras reservas							Total otras reservas	Socios externos ⁷
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Valor temporal de las opciones ²	Conversión de moneda ³	Efecto de patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶		
A 1 de enero de 2018	2.278	(161)	(3)	(133)	101	(2.467)	37	(348)	307
Beneficio del ejercicio	2.885	–	–	–	–	–	–	2.885	12
Otro resultado global del ejercicio									
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:									
Ingresos de pasaje	–	77	–	–	–	–	–	77	–
Gastos de combustible	–	(565)	–	–	–	–	–	(565)	–
Diferencias de tipo de cambio	–	4	–	–	–	–	–	4	–
Gastos financieros	–	4	–	–	–	–	–	4	–
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	–	(491)	–	–	–	–	–	(491)	–
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	–	–	13	–	–	–	–	13	–
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	–	(5)	–	–	–	–	–	(5)	–
Diferencias de conversión de moneda	–	–	–	(80)	–	–	–	(80)	–
Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(696)	–	–	–	–	–	–	(696)	–
Coberturas de gastos de capital reclasificadas y registradas en inmovilizado material	–	(1)	–	–	–	–	–	(1)	–
Coste del pago basado en acciones	31	–	–	–	–	–	–	31	–
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(15)	–	–	–	–	–	–	(15)	–
Dividendo	(582)	–	–	–	–	–	–	(582)	–
Cancelación de acciones propias	(500)	–	–	–	–	–	33	(467)	–
Dividendo de una filial	–	–	–	–	–	–	–	–	(1)
Transferencias entre reservas	(77)	–	–	77	–	–	–	–	–
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	–	–	–	–	–	–	–	–	(312)
A 31 de diciembre de 2018	3.324	(1.138)	10	(136)	101	(2.467)	70	(236)	6

29 Otras reservas y socios externos continuación

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Otras reservas								
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Valor temporal de las opciones ²	Conversión de moneda ³	Efecto de patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶	Total otras reservas	Socios externos ⁷
A 1 de enero de 2017	952	(299)	–	(6)	101	(2.467)	–	(1.719)	308
Reformulado por la adopción de nuevas normas	(468)	–	38	–	–	–	–	(430)	–
A 1 de enero de 2017 (reformulado)	484	(299)	38	(6)	101	(2.467)	–	(2.149)	308
Beneficio del ejercicio	1.989	–	–	–	–	–	–	1.989	20
Otro resultado global del ejercicio									
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:									
Ingresos de pasaje	–	84	–	–	–	–	–	84	–
Gastos de combustible	–	(38)	–	–	–	–	–	(38)	–
Diferencias de tipo de cambio	–	(18)	–	–	–	–	–	(18)	–
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	–	101	–	–	–	–	–	101	–
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	–	–	(41)	–	–	–	–	(41)	–
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	–	9	–	–	–	–	–	9	–
Diferencias de conversión de moneda	–	–	–	(127)	–	–	–	(127)	–
Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	739	–	–	–	–	–	–	739	–
Coste del pago basado en acciones	34	–	–	–	–	–	–	34	–
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(33)	–	–	–	–	–	–	(33)	–
Dividendo	(518)	–	–	–	–	–	–	(518)	–
Cancelación de acciones propias	(500)	–	–	–	–	–	37	(463)	–
Dividendo de una filial	–	–	–	–	–	–	–	–	(1)
Transferencias entre reservas	83	–	–	–	–	–	–	83	–
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	–	–	–	–	–	–	–	–	(20)
A 31 de diciembre de 2017	2.278	(161)	(3)	(133)	101	(2.467)	37	(348)	307

1 Las ganancias y pérdidas no realizadas registran las variaciones del valor razonable de inversiones disponibles para la venta y la de la ganancia o la pérdida sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de caja que se considera cobertura eficiente.

2 El valor temporal de la reserva de opciones registra las variaciones del valor razonable en el coste de cobertura.

3 La reserva de conversión de divisa registra las diferencias de cambio resultantes de la conversión de las cuentas anuales de las filiales y empresas asociadas que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra por esta reserva en 2018 se ve afectada por las fluctuaciones del tipo de cambio en la libra esterlina/euro.

4 El efecto en patrimonio del bono convertible representa el componente de patrimonio de los bonos convertibles emitidos. A 31 de diciembre de 2018, esto representaba el componente de patrimonio de los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,25% de bonos convertibles y de los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% de bonos convertibles (nota 22).

29 Otras reservas y socios externos continuación

- 5 La reserva de fusión originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).
- 6 La reserva de capital amortizado representa el valor nominal de la reducción del capital social en relación con las acciones canceladas.
- 7 El 28 de agosto de 2018, British Airways ejerció su opción de reembolsar sus 300 millones de euros de valores preferentes de interés fijo al 6,75%, que previamente se habían clasificado como socios externos. El valor total de los socios externos a 31 de diciembre de 2018 era de 6 millones de euros. A 31 de diciembre de 2018, los socios externos representan las acciones de British Airways Plc e IB Opco Holding, S.L. en manos de entidades británicas y españolas, respectivamente; estas dos sociedades se constituyeron con el fin de formalizar las estructuras de nacionalidad de British Airways e Iberia. Las licencias para operar rutas que conceden las autoridades de aviación civil del Reino Unido y España estipulan que la mayoría de las acciones y derechos de voto de British Airways e Iberia debe estar en manos de personas británicas y españolas. Estas entidades poseen la mayoría de los derechos de voto en British Airways Plc e IB Opco Holding, S.L., mientras que IAG posee el 99% de los derechos económicos de estas sociedades.

30 Obligaciones por prestaciones al personal

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones post-empleo que cubren tanto los planes de aportación definida como los de prestación definida. El Grupo también reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad reglamentaria de jubilación o se jubila anticipadamente (nota 24).

Planes de aportación definida

El Grupo gestiona una serie de planes de aportación definida para sus empleados. El plan de aportaciones definida British Airways Retirement Plan (BARP) se cerró a aportaciones futuras el 31 de marzo de 2018. Los planes BARP y NAPS (ver debajo) han sido reemplazados por un plan de prestación definida que ofrece la elección del tipo de contribución y la posibilidad de optar por efectivo en lugar de una pensión.

Los costes reconocidos con respecto a planes de aportación definida en España, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 fueron de 214 millones de euros (2017: 135 millones de euros).

Planes de prestación definida

i APS y NAPS

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el *Airways Pension Scheme* (APS) y el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros. El NAPS se cerró a devengos futuros el 31 de marzo de 2018, lo que produjo una reducción de las obligaciones por prestaciones definidas. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los partícipes se incrementarán anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medido usando el IPC), lo que en general es inferior al supuesto anterior basado en el aumento del salario, que incluía subidas salariales y ascensos. A los partícipes de NAPS se les ofreció la posibilidad de elegir entre varias medidas de transición, lo que incluía opciones distintas del efectivo para incrementar sus pensiones en NAPS antes del cierre. El efecto financiero neto del cierre, compensado por las medidas de transición distintas del efectivo, fue una ganancia por servicios prestados pasados de 872 millones de euros que ha sido presentada como una partida excepcional compensada por los 192 millones de euros de costes de transición que se pagaron directamente a los partícipes o bien se abonaron en sus cuentas de pensiones. Actualmente, British Airways realiza contribuciones para reducir el déficit de NAPS por valor de 333 millones de euros anuales hasta septiembre de 2027, más unos pagos adicionales de hasta 167 millones de euros anuales, dependiendo del saldo de tesorería al final del mes de marzo de cada año. En el marco del cierre de NAPS, British Airways acordó realizar ciertos pagos de transición adicionales a los partícipes de NAPS si el déficit se había reducido más de lo previsto en las fechas de valoración de 2018 o 2021. No se ha constituido ninguna provisión para dichos pagos en la valoración de las obligaciones por prestaciones definidas.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984. Las prestaciones previstas en el APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas de la inflación en el pago conforme a las órdenes de aumento de pensiones del Gobierno (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders, PIRO*), que se basan en el IPC.

El Administrador de APS ha propuesto un incremento adicional discrecional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago para el año finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways recurrió la decisión e inició procesos legales para determinar la legitimidad del aumento discrecional. El resultado del proceso judicial se conoció en mayo de 2017, cuando el tribunal falló que el Administrador tenía potestad para conceder incrementos discretos, si bien reiteró que este debe tener en consideración todos los factores relevantes, y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo al Tribunal de Apelación. El 5 de Julio de 2018 el Tribunal de Apelación emitió su veredicto en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que el Administrador no tenía potestad para introducir una regla relativa a incrementos discretos. Tras el fallo, el Administrador puede presentar un recurso ante el Tribunal Supremo. El Administrador ha apelado. La valoración trienal de 2015 aplazada se completará cuando se conozca el resultado del recurso. British Airways está comprometida con la aplicación de un plan de recuperación vigente, que prevé pagos de compensación del déficit de 61 millones de euros anuales hasta marzo de 2023.

La gestión de APS y NAPS corre a cargo de diferentes Consejos de Administración aunque parte de la actividad es común a los dos planes. La mayor parte de las reuniones del Consejo y los comités se celebran en paralelo, aunque cada Consejo de Administración toma sus decisiones de forma independiente. Existen tres sub-comités que son responsables, respectivamente, del buen gobierno, el funcionamiento y las inversiones de cada plan. British Airways Pension Trustees Limited mantiene los activos de los dos planes en nombre de sus respectivos Administradores.

Los planes de pago del déficit se acuerdan con el Administrador de cada plan cada tres años en función de la valoración actuarial (valoración trienal) en lugar de aplicar la valoración contable establecida por la NIC 19. El último plan de pago se acordó sobre la posición a 31 de marzo de 2012 en relación a APS y sobre la posición a 31 de marzo de 2015 para NAPS (nota 30i). Las valoraciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2012 y a 31 de marzo de 2015 difieren de la valoración realizada bajo la NIC 19 "Prestaciones para empleados" a 31 de diciembre de 2018, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de la NIC 19 usadas en las hipótesis de valoración contable. Por ejemplo, la NIC 19 obliga a que la tasa de descuento esté basada en los rendimientos de los bonos corporativos, sin importar cómo se invierten en realidad los activos, lo que puede provocar que los cálculos contenidos en este informe no sean la mejor estimación del coste que supone para la compañía abonar prestaciones en virtud de los dos planes. La estrategia de inversión de cada Plan probablemente cambie a lo largo de su vida, por lo que la relación entre la tasa de descuento y la tasa prevista de rentabilidad sobre los activos de cada plan también podría cambiar.

30 Obligaciones por prestaciones al personal continuación

ii Otros planes

British Airways proporciona ciertas prestaciones de salud adicional posteriores a la jubilación a empleados cualificados de EE.UU. a través del plan de prestaciones médicas post-empleo de EE.UU (EE.UU. PRMB), el cual se considera como un plan de prestación definida. Asimismo, Aer Lingus opera ciertos planes de prestación definida tanto financiados como no financiados.

Los planes de prestación definida exponen al Grupo a riesgos actuariales, como el riesgo de longevidad, el riesgo de tipo de interés, el riesgo de inflación, y el riesgo de mercado (inversión), incluyendo el riesgo cambiario.

iii Otros pagos en efectivo

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones normales de la empresa, aportaciones de déficits basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS y pagos por excedentes de efectivo relacionados con los pagos adicionales condicionados al nivel de tesorería de British Airways. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, neto de costes por servicios ascendió a 843 millones de euros (2017: 666 millones de euros) siendo las aportaciones realizadas por la compañía de 716 millones de euros (2017: 899 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 55 millones de euros (2017: 233 millones de euros) (nota 30b) e incluyen pagos por medidas de transición del cierre del NAPS a devengos futuros de 182 millones de euros.

a Planes de retribución a empleados reconocidos en el Balance

Millones de euros	2018			
	APS	NAPS	Otro ¹	Total
Activos del plan a valor razonable	8.372	18.846	382	27.600
Valor actual de los pasivos del plan	(7.110)	(17.628)	(645)	(25.383)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.262	1.218	(263)	2.217
Efecto del techo de activos ²	(469)	(896)	–	(1.365)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	–	–	(12)	(12)
31 de diciembre de 2018	793	322	(275)	840
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.129
Obligaciones de retribuciones a empleados				(289)
				840

Millones de euros	2017			
	APS	NAPS	Otro ¹	Total
Activos del plan a valor razonable	9.185	19.558	429	29.172
Valor actual de los pasivos del plan	(7.606)	(20.060)	(697)	(28.363)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.579	(502)	(268)	809
Efecto del techo de activos ²	(570)	–	–	(570)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	–	–	(8)	(8)
31 de diciembre de 2017	1.009	(502)	(276)	231
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.023
Obligaciones de retribuciones a empleados				(792)
				231

1 El valor actual de los pasivos del plan PRMB de EE.UU. era de 13 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2017: 15 millones de euros).

2 APS y NAPS se encuentran en situación de superávit contable según la NIC 19 (2017: solo APS) y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que deberían pagar los Administradores.

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Los costes de pensiones cargados en el resultado de las operaciones son:

Millones de euros	2018	2017
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	55	233
Coste de servicios pasados (crédito)/coste ¹	(586)	2
	(531)	235
Planes de aportación definida	214	135
(Crédito)/coste de pensiones registrados como coste de personal	(317)	370

1 Los costes por servicios prestados de 2018 comprenden una ganancia derivada del cierre del NAPS a devengos futuros, lo que se traduce en una reducción extraordinaria de las obligaciones por prestación definida de 872 millones de euros y unos costes en efectivo asociados por medidas de transición de 192 millones de euros. El 26 de octubre de 2018, la sentencia del Tribunal Superior en el caso de Lloyds Bank confirmó que los planes de pensiones están obligados a compensar los efectos de las pensiones mínimas garantizadas desiguales desde el 17 de mayo de 1990. El coste estimado de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas es de 94 millones de euros. Para determinar el coste de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas, Grupo ha supuesto que los Administradores adoptaran el Método C2, que se identificó en la sentencia del caso Lloyds como el método con "menor grado de interferencia" que podría aplicarse sin el acuerdo del promotor.

30 Obligaciones por prestaciones al personal continuación

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados continuación

Los costes de pensiones cargados/(abonados) como costes financieros son:

Millones de euros	2018	2017
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(731)	(730)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	690	743
Gastos financieros sobre el techo de activos	14	15
(Ingresos)/Gastos de financiación netos correspondientes a pensiones	(27)	28

c Revaluaciones reconocidas en el Estado del resultado global

Millones de euros	2018	2017
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	1.313	(1.698)
Reevaluación del pasivo de los planes derivada de cambios en supuestos financieros	(997)	530
Reevaluación de (ganancias)/pérdidas por experiencia	(297)	274
Reevaluación del techo de activos de APS y NAPS	806	2
Movimientos por cambio de divisas	5	(7)
Revaluaciones de pensiones cargadas/(abonadas) al Estado de resultado global	830	(899)

d Valor razonable de los activos afectos a planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor razonable de los activos afectos a planes:

Millones de euros	2018	2017
A 1 de enero	29.172	28.448
Ingresos por intereses	731	730
Rentabilidad de los activos afectos a planes excluyendo ingresos por intereses	(1.313)	1.698
Aportaciones de empleadores ¹	716	881
Aportaciones de empleados	128	101
Prestaciones pagadas	(1.340)	(1.324)
Movimientos por cambio de divisas	(494)	(1.362)
A 31 de diciembre	27.600	29.172

1 Incluye aportaciones de empleadores al APS por valor de 111 millones de euros (2017: 109 millones de euros) al NAPS por valor de 582 millones de euros (2017: 748 millones de euros), de los cuales los pagos de financiación del déficit ascendieron a 108 millones de euros en el caso del APS (2017: 104 millones de euros) y a 509 millones de euros en el caso del NAPS (2017: 516 millones de euros).

Tanto en APS como NAPS, el Administrador es el responsable de las decisiones en materia de inversiones, incluida la estrategia de conciliación de activos y pasivos. Esta última es una forma de inversión designada para igualar el movimiento en los activos del plan de pensiones con el movimiento del pasivo por beneficios proyectado a lo largo del tiempo. El comité de inversiones de los Administradores aprueba un plan de negocio anual que establece los objetivos de inversión y los trabajos necesarios para conseguir estos objetivos. El Comité también se encarga de la supervisión de los resultados y las actividades, incluidos los trabajos relacionados con el desarrollo de la referencia estratégica comparativa para mejorar el perfil de riesgo-rentabilidad del plan, cuando sea posible, así como instaurar un proceso de gestión dinámica basado en umbrales para poder aprovechar las oportunidades que surjan. El comité de inversiones revisa las restricciones actuales a la inversión y las referencias y objetivos de rentabilidad, además de proseguir con el desarrollo de la cartera de instrumentos de atenuación del riesgo y cobertura de pasivos.

Los dos planes recurren a instrumentos derivados con fines de inversión y de gestión de la exposición a los riesgos financieros, como los riesgos de tipos de interés, divisas y liquidez, que surgen en el desarrollo normal de la actividad. La exposición al riesgo de tipos de interés se gestiona mediante el uso de contratos de *swaps* indexados a la inflación. Se formalizan contratos de divisas a plazo para atenuar el riesgo derivado de las fluctuaciones de los tipos de cambio. En el caso de NAPS, existe una estrategia de protección contra el riesgo de caídas de los mercados bursátiles por la que se reduce la exposición al potencial alcista.

30 Obligaciones por prestaciones al personal continuación

d Valor razonable de los activos afectos a planes continuación

Los activos afectos a planes de todos los planes de pensiones de prestación definida gestionados por el Grupo a 31 de diciembre están formados por:

Millones de euros	2018	2017
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades – acciones		
Reino Unido	1.737	2.646
Resto del mundo	4.602	6.677
	6.339	9.323
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades – otras		
Capital riesgo	931	777
Inmuebles	1.917	1.906
Inversiones alternativas	1.183	1.023
	4.031	3.706
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos		
Bonos de cupón fijo británicos	4.885	4.885
Bonos de cupón fijo de otros países	70	95
Bonos indexados británicos	5.019	7.614
Bonos indexados de otros países	103	177
	10.077	12.771
Otros		
Efectivo y activos líquidos equivalentes	418	670
Derivados	57	178
Contrato de seguro	1.663	1.770
Swap de longevidad	4.321	(109)
Otros	694	863
	27.600	29.172

Todas las acciones y bonos tienen precios cotizados en mercados activos.

En el caso de APS y NAPS, la composición de los activos afectos a los planes es la siguiente:

Millones de euros	31 de diciembre de 2018		31 de diciembre de 2017	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades	702	9.477	742	12.074
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos	1.538	8.457	6.428	6.240
	2.240	17.934	7.170	18.314
Contrato de seguro y swap de longevidad relacionado	5.956	–	1.637	–
Otros	176	912	378	1.244
Valor razonable de los activos del plan	8.372	18.846	9.185	19.558

La referencia estratégica para las asignaciones de activos diferencia entre “activos orientados a la búsqueda de rentabilidades” y “activos orientados a la conciliación de pasivos”. A la vista de los respectivos vencimientos de cada plan, la proporción varía para APS y NAPS. A 31 de diciembre de 2018, expresado como un porcentaje de los activos excluyendo el contrato de seguro, la referencia para APS era 8% (2017: 9.5%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 92% (2017: 90.5%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos; en el caso de NAPS, la referencia era 49% (2017: 65%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 51% (2017: 35%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Se establecen bandas de fluctuación alrededor de estas referencias estratégicas para dar cabida a las decisiones de asignación táctica de activos y proporcionar parámetros de trabajo al comité de inversiones y sus gestores.

Además, APS tiene un contrato de seguro con Rothesay Life que actualmente cubre el 24% (2017: 24%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. El contrato de seguros se basa en los aumentos futuros de las pensiones vinculados a la subida de la inflación e igualará las obligaciones futuras calculadas sobre esa base para esa parte del plan. El contrato de seguro únicamente puede emplearse para pagar o financiar prestaciones a empleados en el marco del plan. El Administrador de APS también contrató un swap de longevidad con Rothesay Life que cubre un 20% adicional (2017: 20%) de los pasivos de pensiones relacionados con los mismos beneficiarios cubiertos por el contrato de seguro. El valor del contrato se basa en la diferencia entre el valor de los pagos que está previsto recibir en virtud de este contrato y las pensiones pagaderas por el plan en virtud del contrato.

Durante 2018, el Administrador de APS firmó un contrato de buy-in con Legal & General y, paralelamente, renovó los dos swaps de longevidad formalizados en 2017, uno con Canada Life y uno con Partner Reinsurance, que habían cubierto un 13% y un 8%, respectivamente, de los pasivos de pensiones. El contrato de buy-in cubre a todos los partícipes que reciben una pensión de APS a 31 de marzo de 2018, excepto los niños dependientes que reciben una pensión en esa fecha y los partícipes que reciben una prestación equivalente a pensión (EPB, por sus iniciales en inglés) y estén vivos el 1 de octubre de 2018. No están cubiertas las prestaciones que comiencen a abonarse por jubilaciones posteriores al 31 de marzo de 2018. El contrato cubre prestaciones a abonar a partir del 1 de octubre de 2018. La póliza cubre aproximadamente el 60% de todas las prestaciones que APS prevé abonar en el futuro. Junto con los productos de seguro actuales (el swap de activos y los swaps de longevidad con Rothesay Life), APS está protegido al 90% contra todo el riesgo de longevidad y totalmente protegido en relación con todas las pensiones que ya se estuvieran abonando a 31 de marzo de 2018. También está protegido en un porcentaje superior al 90% contra los tipos de interés y la inflación (sobre la base del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI)).

30 Obligaciones por prestaciones al personal continuación

e Valor actual de los pasivos de planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor actual de las obligaciones de prestación definida:

Millones de euros	2018	2017
A 1 de enero	28.363	29.193
Coste del servicio actual	55	233
Coste de servicios pasados (crédito)/coste	(778)	2
Gastos por intereses	690	743
Reevaluaciones – supuestos financieros	(997)	530
Reevaluaciones de pérdidas/(beneficios) experimentados	(297)	274
Prestaciones pagadas	(1.340)	(1.324)
Aportaciones de empleados	128	101
Movimientos por cambio de divisas	(441)	(1.389)
A 31 de diciembre	25.383	28.363

La obligación por prestaciones definidas comprende 36 millones de euros (2017: 28 millones de euros) derivados de planes no financiados y 25.347 millones de euros (2017: 28.335 millones de euros) de planes total o parcialmente financiados.

f Efecto del techo de activos

A continuación figura una conciliación del efecto del techo de activos que representa el superávit irrecuperable según NIC 19 en APS:

Millones de euros	2018	2017
A 1 de enero	570	580
Gastos por intereses	14	15
Reevaluaciones ¹	806	2
Movimientos por cambio de divisas	(25)	(27)
A 31 de diciembre	1.365	570

- 1 El incremento en las reevaluaciones se debe principalmente al cierre del NAPS a futuros devengos de prestaciones en 2018. Después de esto el plan se encuentra en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que deberían pagar los Administradores.

g Supuestos actuariales

Los supuestos principales usados para determinar las valoraciones actuariales fueron los siguientes:

Porcentaje anual	2018			2017		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento ¹	2,65	2,85	1,6 – 4,4	2,45	2,55	1,6 – 3,6
Tasa de incremento del salario pensionable ²	3,20	–	2,5 – 3,7	3,15	3,15	2,5 – 3,6
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	2,10	2,05	1,5 – 3,8	2,05	2,05	0,0 – 3,5
Inflación (Inflación de Precios Minoristas)	3,20	3,15	2,5 – 3,2	3,15	3,15	2,5 – 3,1
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,10	2,05	1,5 – 3,0	2,05	2,05	1,75 – 3,0

- 1 La tasa de descuento se determina en referencia al rendimiento de bonos corporativos de alta calidad en una divisa y con un vencimiento similar a los pasivos del plan.
- 2 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con la inflación de mercado a largo plazo esperada. Los supuestos de tasa de inflación empleados para NAPS y APS se basan en la diferencia entre los rendimientos de la deuda pública a largo plazo indexada y a tipo fijo.
- 3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con el IPC para APS y NAPS. El Administrador de APS ha propuesto un aumento discrecional adicional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago para el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways ha recurrido la decisión y ha iniciado procesos legales para esclarecer la legitimidad del aumento adicional. El Tribunal Superior emitió un fallo en mayo de 2017 en el que estableció que los Administradores tenían potestad para conceder incrementos discrecionales, si bien reiteró que estos debían tener en consideración todos los factores relevantes y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo ante el Tribunal de Apelación. El 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación emitió su veredicto, en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que los Administradores no tenían potestad para introducir una regla relativa a incrementos discrecionales. Tras este fallo de julio de 2018, el Administrador ha recurrido ante el Tribunal Supremo. El aumento discrecional propuesto no se ha incluido en los supuestos contables detallados anteriormente.

La tasa de incremento de los gastos de salud se basa en tasas tendenciales de variación de los costes médicos del 6,25%, reduciéndolas hasta el 5,0% en cinco años (2017: de 6,5% hasta 5,0% en siete años).

En el Reino Unido, las tasas de mortalidad se calculan aplicando las tablas estándar de mortalidad SAPS elaboradas por el CMI para APS y NAPS. Las tablas estándar de mortalidad se seleccionaron sobre la base de la experiencia reciente de mortalidad de miembros y se ajustaron con vistas a posibles cambios de mortalidad futura. Las cifras de longevidad actuales que subyacen a los datos de pasivos de planes son las siguientes:

Supuestos de mortalidad	2018	2017
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
– un varón que tiene actualmente 60 años	28,5	28,4
– un varón que tiene actualmente 40 años	29,7	29,7
- una mujer que tiene actualmente 60 años	30,3	30,2
– una mujer que tiene actualmente 40 años	32,9	32,8

A 31 de diciembre de 2018, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 11 años en el caso de APS (2017: 12 años) y de 19 años en el caso de NAPS (2017: 20 años).

En EE.UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad RP-14.

30 Obligaciones por prestaciones al personal continuación

h Análisis de sensibilidad

A la fecha del Balance, cambios razonablemente posibles en supuestos actuariales importantes, dejando el resto de supuestos constantes, habrían afectado el valor actual de los pasivos de planes en los importes que se muestran a continuación:

Millones de euros	Incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (descenso de 10 puntos básicos)	11	322	13
Crecimiento futuro de los salarios (incremento de 10 puntos básicos)	–	n/a	7
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 10 puntos básicos)	11	322	1
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	(23)	511	2

Aunque este análisis no tiene en cuenta la distribución completa de los flujos de efectivo previstos en virtud del plan, sí da una idea aproximada de la sensibilidad de los supuestos indicados.

i Financiación

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2012 y el 31 de marzo de 2015 respectivamente utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y el Administrador de cada plan. En la fecha de la valoración actuarial, los déficits actuariales de APS y NAPS ascendían a 932 millones de euros y 3.818 millones de euros, respectivamente. Con el fin de abordar los déficits de los planes, el Grupo también se ha comprometido a realizar los siguientes pagos sin descontar:

Millones de euros	APS	NAPS
En 12 meses	61	333
De 2 a 5 años	199	1.333
De 5 a 10 años	–	1.250
Pagos previstos totales para la financiación del déficit de APS y NAPS	260	2.916

El Grupo ha determinado que los requisitos mínimos de financiación indicados arriba para APS y NAPS no estarán restringidos. Se espera que el valor actual de las aportaciones pagaderas esté disponible como una devolución o una reducción de las aportaciones futuras una vez se abonen al plan. Esta determinación se ha realizado de forma independiente para cada plan, sujeta a los impuestos pendientes pagaderos por el Administrador.

Los pagos de financiación del déficit relacionados con los planes vigentes fuera del Reino Unido se han determinado de acuerdo con las prácticas de cada país.

El Grupo prevé pagar un total de 398 millones de euros en aportaciones de empleadores y pagos de financiación del déficit a dos planes de prestaciones de jubilación en 2019. Esta cifra comprende unos pagos por déficit de 61 millones de euros a APS y de 333 millones de euros a NAPS como se acordó en la última valoración trienal. Además, las aportaciones continuas de la empresa para 2019 se espera que asciendan a 4 millones de euros para APS. Eso excluye cualquier déficit adicional de aportaciones que pueda surgir dependiendo del saldo de tesorería de British Airways a 31 de marzo de 2019. El Grupo prevé pagar 278 millones de euros en 2019 y ha presentado garantías para determinados pagos a APS y NAPS, que a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 278 millones de euros (2017: 283 millones de euros). Este importe se haría efectivo en el caso de que los planes de pensiones no estén íntegramente financiados sobre una base conservadora, con una tasa de descuento basada en la deuda pública británica a 1 de enero de 2019, según determine el actuario de los planes.

Hasta septiembre del 2019, si British Airways paga un dividendo a IAG superior al 35% del beneficio después de impuestos, o bien proporciona al plan una garantía del 100% de la cantidad que supere el 35% o bien proporciona el 50% de esa cantidad como una contribución adicional en efectivo.

31 Pasivos contingentes y garantías

El Grupo tiene ciertos pasivos contingentes que a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 88 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 93 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. El Grupo también se enfrenta a las siguientes reclamaciones:

Transporte de mercancías

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

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

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

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

31 Pasivos contingentes y garantías continuación

Pensiones

Los Administradores del *Airways Pension Scheme* (APS) propusieron un aumento discrecional adicional por encima del IPC en los pagos de pensiones para el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways recurrió esta decisión e inició procesos legales para esclarecer la legitimidad del aumento discrecional. El resultado del proceso judicial se conoció en mayo de 2017, cuando el tribunal falló que, en efecto, los Administradores tenían potestad para conceder incrementos discrecionales, si bien reiteró que estos deben tener en consideración todos los factores relevantes y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo ante el Tribunal de Apelación. El 5 de julio de 2018, el Tribunal de Apelación emitió su veredicto, en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que los Administradores no tenían potestad para introducir una regla relativa a incrementos discrecionales. British Airways no tendrá que reflejar el incremento del pasivo en 13 millones de euros que habría correspondido si el incremento del pago para el año 2013/14 hubiera sido pagado por el Administrador. El Administrador ha apelado al Tribunal Supremo.

Robo de datos de clientes de British Airways

El 6 de septiembre de 2018, British Airways anunció el robo de datos personales de algunos de sus clientes. Tras llevar a cabo una investigación del incidente, British Airways anunció el 25 de octubre de 2018 que podrían haberse visto afectados más datos personales. En la fecha de este informe, British Airways no tenía noticia de que se hubieran confirmado casos de fraude y sigue cooperando con las pesquisas que están realizando la autoridad británica de protección de datos (Information Commissioner's Office, ICO) y otros reguladores competentes. La compañía ha recibido notificaciones prejudiciales de varios bufetes británicos en las que se anuncian reclamaciones a consecuencia de esta fuga de datos. Además, en el Eastern District of Nueva York (EE. UU.) se ha interpuesto una demanda colectiva (*putative class action*) en relación con este asunto. El resultado de las diversas investigaciones y litigios, en los que British Airways se defenderá enérgicamente, es incierto. British Airways tiene contratadas varias pólizas de seguro.

Garantías

British Airways ha aportado garantías para determinados pagos de sus planes de pensiones, APS y NAPS, que a 31 de diciembre de 2018 ascendían a 278 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 283 millones de euros). Este importe se haría efectivo en el caso de que los planes de pensiones no estén íntegramente financiados sobre una base conservadora, con una tasa de descuento basada en la deuda pública británica el 1 de enero de 2019, y sería determinado por el actuario de los planes.

Además, se constituyó una garantía por importe de 256 millones de euros (2017: 260 millones de euros) por parte de un tercero a favor de APS, que se activa en caso de insolvencia de British Airways.

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 31 de diciembre de 2018 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

32 Transacciones con partes vinculadas

En los periodos financieros finalizados a 31 de diciembre se produjeron las siguientes transacciones con partes vinculadas:

Millones de euros	2018	2017
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas ¹	7	7
Ventas a accionistas significativos ²	44	48
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	55	58
Compras a accionistas significativos ²	121	109
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	7	2
Importes debidos por accionistas significativos ⁵	3	1
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	3	3
Importes debidos a accionistas significativos ⁵	7	3

1 Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody), por importe de 5 millones de euros (2017: 6 millones de euros), y 1 millón de euros a Iberia Cards (Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.) y Serpista, S.A. (2017: menos de 1 millón de euros).

2 Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados con servicios interlínea y de arrendamiento de aeronaves con tripulación con Qatar Airways.

3 Compras a empresas asociadas: incluyeron fundamentalmente 35 millones de euros en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2017: 35 millones de euros), 6 millones de euros por servicios de handling recibidos de Dunwoody (2017: 13 millones de euros) y 13 millones de euros en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A. (2017: 9 millones de euros).

4 Cantidades adeudadas por empresas asociadas: por servicios de aerolínea prestados, que incluyen saldos pendientes con Dunwoody, por 5 millones de euros (2017: 1 millón de euros) y 2 millones de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Viajes AME, S.A., Iberia Cards (Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.) y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeica, S.A. (2017: 1 millón de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A., y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeica, S.A.).

5 Importes debidos por y a accionistas significativos: relacionados con Qatar Airways.

6 Cantidades adeudadas a empresas asociadas: consistían principalmente en 1 millón de euros a Dunwoody (2017: 1 millón de euros), 3 millones de euros a Serpista, S.A. (2017: 2 millones de euros), y menos de 1 millón de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2017: menos de 1 millón de euros).

32 Transacciones con partes vinculadas continuación

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, British Airways incurrió en ciertos gastos de la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la provisión de servicios de soporte a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 9,5 millones de euros (2017: 7 millones de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

El Grupo tiene transacciones con partes vinculadas que se realizan en el curso ordinario de la actividad del transporte aéreo, incluida la provisión de servicios de aerolíneas y servicios relacionados. Todas estas transacciones se realizan en condiciones de mercado.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2017: cero euros).

Accionistas significativos

A estos efectos, accionistas significativos son partes que tienen la capacidad de participar en las decisiones de políticas financieras y operativas del Grupo como consecuencia de sus participaciones accionariales en el Grupo, pero que no tienen control sobre esas políticas.

A 31 de diciembre de 2018, el Grupo tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que mantenían una participación de entre el 3% y el 5% por un total de 98 millones de euros (2017: 90 millones de euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del personal de alta dirección del Grupo, que comprende el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, en 2018 y 2017 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2018	2017
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo (efectivo)	5	6
Pagos basados en acciones	2	3
Beneficios posteriores al empleo y por finalización de contrato	-	-
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo (efectivo)	10	10
Pagos basados en acciones	5	7
Beneficios posteriores al empleo y por finalización de contrato	-	-

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración incluye la remuneración de dos Consejeros Ejecutivos (31 de diciembre de 2017: dos Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de diez miembros (31 de diciembre de 2017: nueve miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los Consejeros Ejecutivos y al Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, la obligación de la Compañía era de 58.000 euros (2017: 38.000 euros).

A 31 de diciembre de 2018, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 4 millones de euros (2017: 4 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2018, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2017: cero euros).

33 Cambios de políticas contables

El Grupo ha adoptado la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" desde el 1 de enero de 2018. Esta norma establece un modelo de cinco pasos que se aplica a los ingresos procedentes de contratos con clientes. Los ingresos se reconocen en una cuantía que refleja la cantidad que una entidad espera recibir como contraprestación por bienes o servicios y en el momento en el que se satisfacen las obligaciones de ejecución asociadas con dichos bienes o servicios.

El Grupo ha identificado los siguientes cambios en el reconocimiento de ingresos a raíz de la adopción de la norma:

- **Ingresos de programas de fidelización:** los ingresos relacionados con las obligaciones derivadas de la venta de puntos de fidelización, incluidos los ingresos imputados a servicio de marca y marketing y los ingresos imputados a puntos Avios, se han determinado sobre la base del precio de venta independiente relativo de cada obligación. Los ingresos relacionados con los servicios de marca y marketing se reconocen en el momento de emitir los puntos. Los ingresos relativos a los puntos Avios se difieren y se reconocen en el momento de canjear los puntos. El efecto del cálculo de los precios de venta independientes de cada obligación se ha traducido en un mayor porcentaje de ingresos diferidos en el momento de la emisión, ya que precio de venta independiente de los puntos era superior al valor razonable derivado de la aplicación de CINIIF 13 "Programas de fidelización de clientes".
Como obliga la NIIF 15 en el momento de su adopción, el Grupo evaluó todos los contratos asociados con los programas de fidelización en la fecha de su aplicación inicial. Eso se tradujo en un aumento de los puntos diferidos en relación con contratos incompletos y que se prevé canjear en el futuro. El Grupo también cambió la forma de presentación de los costes relacionados con el canje de los puntos Avios con terceros. Los ingresos derivados de estas transacciones se presentan netos de los costes relacionados, ya que la obligación de IAG es contratar bienes y servicios para que sean prestados por un proveedor.
- **Ingresos de pasaje:** los ingresos asociados con servicios auxiliares que anteriormente se reconocían cuando se abonaban, como las comisiones de administración, se difieren para hacerlos coincidir con el momento en el que se reconocen los ingresos asociados con el viaje en cuestión.
- **Ingresos de carga:** los ingresos de carga interlínea se presentan en base bruta en lugar de presentarlos en base neta después de costes relacionados, ya que se considera que IAG tiene la obligación de prestar los servicios de carga a sus clientes, en lugar de la obligación de contratar los servicios de carga para que sean prestados por terceros.

33 Cambios de políticas contables continuación

- Otros ingresos: los ingresos asociados con actividades de mantenimiento y los ingresos procedentes de productos vacacionales con obligaciones que se ejecutan a lo largo del tiempo se reconocen durante el periodo de ejecución de las obligaciones utilizando una metodología que refleje la actividad llevada a cabo para satisfacer la obligación.

El Grupo aplicó la norma con efecto totalmente retroactivo y reformuló las cifras comparativas del año anterior al adoptar la NIIF 15. No se han utilizado soluciones prácticas. Este ajuste al beneficio acumulado inicial a 1 de enero de 2017 derivado de los cambios en el reconocimiento de ingresos de programas de fidelización ascendió a un cargo de 403 millones de euros. Los ingresos diferidos por ventas de billetes aumentaron 497 millones de euros y los activos netos por impuesto aumentaron 94 millones de euros. Se realizaron otros cambios en el reconocimiento de ingresos que se tradujeron en un cargo sobre los beneficios retenidos a 1 de enero de 2017 de 27 millones de euros.

El Grupo ha adoptado la NIIF 9 "Instrumentos financieros" desde el 1 de enero de 2018. Esta norma modifica los modelos de clasificación y valoración de los activos financieros e incorpora nuevos requisitos relacionados con el deterioro de los activos financieros. También introduce un nuevo modelo de contabilidad de coberturas que alinea de forma más estrecha la contabilidad de coberturas con la estrategia de gestión del riesgo y objetivos de gestión. El Grupo ha identificado los siguientes cambios en la clasificación y valoración de los activos financieros y la contabilidad de instrumentos derivados usados con fines de cobertura.

- Las participaciones accionariales, que anteriormente se clasificaban como disponibles para la venta, se reconocen a valor razonable con cambios en Otro resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas. Además, el Grupo ha adoptado un nuevo modelo de deterioro para los deudores comerciales y otros activos financieros que no modifica de forma significativa las provisiones existentes. El Grupo seguirá reconociendo la mayoría de activos financieros a coste amortizado, dado que los flujos de efectivo contractuales asociados con estos activos son únicamente pagos de principal e intereses.
- El Grupo continúa contratando actividades de cobertura en línea con sus objetivos de gestión de riesgos financieros y sus políticas. Los movimientos en el valor temporal de las opciones se clasifican ahora como coste de cobertura y se reconocen en Otro resultado global, con las comparativas de años anteriores reformuladas. A 1 de enero de 2017, se produjo una reclasificación de 38 millones de euros de ganancias después de impuestos desde beneficios retenidos hasta ganancias netas no realizadas en Otras reservas, para reflejar la reclasificación de las ganancias y las pérdidas asociadas con el valor temporal de las opciones. Los movimientos en el valor temporal de las opciones reconocidas en Otro resultado global en 2017 se encuentra en la nota 29.

Impacto en los estados financieros

Las siguientes tablas resumen los efectos derivados de la adopción de la NIIF 15 y la NIIF 9 en la Cuenta de resultados consolidada para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 y en el Balance consolidado a 31 de diciembre de 2017 y 1 de enero de 2017.

Cuenta de resultados consolidada (extracto a 31 de diciembre de 2017)

Millones de euros	Anterior a la reformulación	Ajuste NIIF 15		Ajuste NIIF 9	Reformulado
		Ingresos de programas de fidelización	Otro		
Ingreso de pasaje	20.245	51	(11)	–	20.285
Ingreso de carga	1.084	–	48	–	1.132
Otros ingresos	1.643	(181)	1	–	1.463
Total ingresos	22.972	(130)	38	–	22.880
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.714	(69)	42	–	2.687
Otros gastos operativos	17.531	–	–	–	17.531
Gastos totales de las operaciones	20.245	(69)	42	–	20.218
Beneficio de las operaciones	2.727	(61)	(4)	–	2.662
(Pérdidas)/beneficios no realizados de derivados no clasificados como de cobertura	(14)	–	–	42	28
Abonos netos por conversión de moneda extranjera	27	–	–	11	38
Otros partidas no operativas	(247)	–	–	–	(247)
Beneficio antes de impuestos	2.493	(61)	(4)	53	2.481
Impuestos	(472)	11	1	(12)	(472)
Beneficio del ejercicio después de impuestos	2.021	(50)	(3)	41	2.009
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	95,8	(2,5)	–	1,9	95,2
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	92,6	(2,4)	–	1,8	92,0

33 Cambios de políticas contables continuación

Balance de situación consolidado (extracto a 31 de diciembre 2017)

Millones de euros	Anterior a la reformulación	Ajuste NIIF 15		Reformulado
		Ingresos de programas de fidelización	Otro	
Activo no corriente				
Activos por impuesto diferido	521	–	2	523
Otros activos no corrientes	16.517	–	–	16.517
	17.038	–	2	17.040
Activo corriente				
Deudores comerciales	1.494	–	(31)	1.463
Otros activos corrientes	8.729	–	–	8.729
	10.223	–	(31)	10.192
Total activo	27.261	–	(29)	27.232
Total patrimonio neto	7.396	(432)	(31)	6.933
Pasivo no corriente				
Pasivo por impuesto diferido	531	–	(5)	526
Otros pasivos no corrientes	9.642	–	–	9.642
	10.173	–	(5)	10.168
Pasivo corriente				
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.766	–	(43)	3.723
Ingresos diferidos por venta de billetes	4.159	533	50	4.742
Pasivo por impuesto corriente	179	(101)	–	78
Otros pasivos corrientes	1.588	–	–	1.588
	9.692	432	7	10.131
Total pasivo	19.865	432	2	20.299
Total patrimonio neto y pasivo	27.261	–	(29)	27.232

Balance de situación consolidado (extracto a 1 de enero de 2017)

Millones de euros	Anterior a la reformulación	Ajuste NIIF 15		Reformulado
		Ingreso de programas de fidelización	Otro	
Activo no corriente				
Activos por impuesto diferido	526	33	2	561
Otros activos no corrientes	17.062	–	–	17.062
	17.588	33	2	17.623
Activo corriente				
Deudores comerciales	1.405	–	(35)	1.370
Otros activos corrientes	8.380	–	–	8.380
	9.785	–	(35)	9.750
Total activo	27.373	33	(33)	27.373
Total patrimonio neto	5.664	(403)	(27)	5.234
Pasivo no corriente				
Pasivo por impuesto diferido	176	(61)	(5)	110
Otros pasivos no corrientes	12.197	–	–	12.197
	12.373	(61)	(5)	12.307
Pasivo corriente				
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.305	–	(39)	3.266
Ingresos diferidos por venta de billetes	4.145	497	38	4.680
Otros pasivos corrientes	1.886	–	–	1.886
	9.336	497	(1)	9.832
Total pasivo	21.709	436	(6)	22.139
Total patrimonio neto y pasivo	27.373	33	(33)	27.373

33 Cambios de políticas contables continuación

El Grupo no ha adoptado ninguna otra norma, modificación o interpretación en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 que haya afectado de forma significativa a su situación o resultados financieros.

El Grupo adoptará la NIIF 16 "Arrendamientos" a partir del 1 de enero de 2019. La nueva norma elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros y en su lugar introduce un modelo contable único para los arrendatarios. El Grupo cuenta con varios arrendamientos operativos de diversos tipos de activos, como aeronaves, inmuebles y otros equipos.

Los cambios principales tras la adopción de la NIIF 16 serán los siguientes:

1. La deuda remunerada y los activos no corrientes aumentarán con la aplicación de esta norma, ya que las obligaciones futuras de pago derivadas de los arrendamientos clasificados actualmente como operativos se reconocerán en el Balance, junto con el correspondiente activo por "derecho de uso". El Grupo ha optado por usar las soluciones prácticas en relación con los arrendamientos con una duración inferior a 12 meses y los arrendamientos de artículos de escaso valor y los ha excluido del ámbito de la NIIF 16. Los pagos de alquileres asociados con estos arrendamientos se reconocerán de forma lineal en la Cuenta de resultados durante la vida de los arrendamientos.
2. Se producirá una reducción de los gastos explotación y un incremento de los costes financieros, ya que los costes de arrendamientos operativos se reemplazarán con gastos por amortizaciones y por intereses de arrendamientos.
3. La adopción de la NIIF 16 obligará al Grupo a formular varios juicios, estimaciones y supuestos. Entre ellos, cabe citar:
 - El enfoque que se adoptará para la transición. El Grupo empleará el enfoque de transición retrospectiva modificada. Los pasivos por arrendamientos se determinarán en función de los tipos de interés incrementales y los tipos de cambio que correspondan en la fecha de transición (1 de enero de 2019). Los activos por derecho de uso relativos a aviones se valorarán a los tipos de interés incrementales a la fecha de transición y los tipos de cambio que correspondan al inicio de cada arrendamiento y se depreciarán desde la fecha de inicio del arrendamiento hasta la fecha de transición. Otros activos por derecho de uso se valorarán en función del pasivo por arrendamientos relacionado. La NIIF 16 no permite reformular la información comparativa si se emplea el enfoque de transición retrospectiva modificada.
 - El plazo estimado de arrendamiento. El plazo de cada arrendamiento estará basado en el plazo original, a menos que la dirección tenga la "certeza razonable" de que ejercerá la opción de prorrogarlo. Entre la información adicional empleada para determinar el plazo de arrendamiento correspondiente, destacan los planes de flota que fundamentan los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica relativa a las opciones de prórroga.
 - La tasa de descuento usada para determinar el pasivo por arrendamientos. Las tasas empleadas durante la transición para descontar futuros pagos de alquileres son las tasas de interés incrementales del Grupo. Estas tasas se han calculado para cada aerolínea para reflejar los plazos de arrendamiento subyacentes y están basadas en datos observables. El componente de la tasa libre de riesgo se ha basado en los tipos LIBOR disponibles en la misma moneda y en el mismo plazo que el arrendamiento y han sido ajustadas por el riesgo de crédito. Para las obligaciones futuras por arrendamientos, el Grupo propone utilizar el tipo de interés implícito en el arrendamiento.
 - Acuerdos relativos a terminales. El Grupo ha revisado los acuerdos en terminales aeroportuarias para determinar si algún acuerdo considerado anteriormente como un contrato de servicios debería reclasificarse como arrendamiento. Tras esta revisión, no se han identificado más arrendamientos.
 - Obligaciones de restauración. El Grupo ha identificado una serie de obligaciones ligadas al estado de mantenimiento de sus aeronaves en el momento de devolverlos al arrendador, como la necesidad de realizar una verificación final del fuselaje, el repintado de la aeronave y la reconfiguración de la cabina. Estas obligaciones se han reconocido dentro de los activos por derecho de uso en el periodo de transición. Se ha recurrido a juicios para identificar las obligaciones correspondientes y se han empleado estimaciones (basadas en datos observables) para valorarlas. Otras obligaciones de mantenimiento asociadas a estos activos, formadas por obligaciones que surgen a medida que se emplean las aeronaves, como las revisiones de motores y las verificaciones periódicas de fuselajes, seguirán reconociéndose como gastos de mantenimiento durante el plazo del arrendamiento.
4. En futuros periodos contables después de la adopción, los movimientos de los tipos de cambio en las obligaciones de arrendamiento, que están denominados fundamentalmente en dólares estadounidenses, se reevaluarán en cada fecha del balance, aunque el activo por derecho de uso se reconocerá al tipo de cambio histórico. Esto provocará volatilidad en la Cuenta de resultados. El Grupo trata de gestionar esta volatilidad como parte de su estrategia de gestión de riesgos.

El Grupo espera reconocer los siguientes activos y pasivos en el Balance consolidado a 1 de enero de 2019 al adoptar la NIIF 16 (redondeado a 5 millones de euros):

33 Cambios de políticas contables continuación

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

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

Filiales

British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios Group (AGL) Limited* Astral Towers, Betts Way, London Road, Crawley, West Sussex, RH10 9XY	Marketing de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA and AA Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Call Centre India Private Limited (callBA) F-42, East of Kailash, New Delhi, 110065		India	100%
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA European Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
BA Heathcare Trust Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
BA Number One Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
BA Number Two Limited IFC 5, St Helier, Jersey, JE1 1ST		Jersey	100%
Bealine Plc Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
BritAir Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways (BA) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
British Airways 777 Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Financiación de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Associated Companies Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
British Airways Avionic Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Capital Limited Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES		Jersey	100%
British Airways E-Jets Leasing Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Financiación de aviones	Bermudas	100%
British Airways Holdings B.V. Strawinskylaan 3105, Atrium, Amsterdam, 1077ZX		Países Bajos	100%
British Airways Holdings Limited* IFC 5, St Helier, Jersey, JE1 1ST	Compañía holding	Jersey	100%
British Airways Holidays Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Paquetes turísticos	Inglaterra	100%
British Airways Interior Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Financiación de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Maintenance Cardiff Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
British Mediterranean Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	99%
British Midland Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
British Midland Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
Diamond Insurance Company Limited 1st Floor, Rose House, 51-59 Circular Road, Douglas, IM1 1RE		Isla de Man	100%
Flyline Tele Sales & Services GmbH Hermann Koehl-Strasse 3, Bremen, 28199		Alemania	100%

Filiales

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Gatwick Ground Services Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
Illiad Inc Suite 1300, 1105 North Market Street, PO Box 8985, Wilmington, Delaware, 19899		EE.UU.	100%
Overseas Air Travel Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Teleflight Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
BA Excepted Group Life Scheme Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%

Iberia

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.* Calle Alcañiz 23, Madrid, 28006	Operaciones de aerolíneas	España	100%
Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027		España	100%
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Transporte de carga	España	75%
Sociedad Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Logística en aeropuertos y terminal de manejo de carga	España	75%
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Compañía holding	España	100%
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avinguda Les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08220	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%
Iberia México, S.A.* Ejército Nacional 439, Ciudad de México, 11510	Servicios de almacenamiento y custodia	México	100%

Aer Lingus

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Aer Lingus Group DAC* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100%
Aer Lingus Limited* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
ALG Trustee Limited 33-37 Athol Street, Douglas, Isle of Man, IM1 1LB		Isla de Man	100%
Aer Lingus (Ireland) Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Shinagh Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Santain Developments Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Aer Lingus Beachey Limited Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, Douglas, Isle of Man, IM1 4LZ		Isla de Man	100%
Aer Lingus Northern Ireland Limited Aer Lingus Base, Aeropuerto de Belfast, Sydenham Bypass, Belfast, BT3 9JH		Irlanda del Norte	100%
Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
Dirnan Insurance Co. Ltd Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, Bermudas, HM 12		Bermudas	100%

Filiales

Avios

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Remotereport Trading Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
Avios South Africa Proprietary Limited Regus, 33 Ballyclare Drive, Cedarwood House, Gauteng, Johannesburg, 2191		Sudáfrica	100%

IAG Cargo Limited

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Zenda Group Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS		Inglaterra	100%

Vueling

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Anilec Holding GmbH Office Park I Top, Vienna, B041300		Austria	100%
Waleria Beteiligungs GmbH Office Park I Top, Vienna, B041300		Austria	Indirecta
Anisec Luftfahrt GmbH Office Park I Top, Vienna, B041300		Austria	Indirecta

Level

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Openskies SASU 3 rue le Corbusier, Rungis, 94150	Operaciones de aerolíneas	Francia	100%
FLY LEVEL UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%

International Consolidated Airlines Group S.A.

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
British Airways Plc* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%1
IB Opco Holding, S.L. Calle de Martínez Villergas 49, Madrid, 28027		España	100%2
Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora* Calle de Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100%2
IAG GBS Poland sp. z.o.o.* Ul. Opolska 114, Krakow, 31-323	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100%
IAG GBS Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
Veloz Holdco, S.L. Calle de Velázquez 130, Madrid, 28006		España	100%
Vueling Airlines, S.A.* Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Operaciones de aerolíneas	España	Indirecta
Aerl Holding Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
IAG Connect Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		República de Irlanda	100%

Filiales

International Consolidated Airlines Group S.A.

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
FLY LEVEL, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042		España	100%

Principales filiales

El Grupo posee el 49,9% del número total de derechos de voto y el 99,65% del capital social nominal total de British Airways Plc, con casi el 100% de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.

El Grupo posee el 49,9% del capital social nominal y del número total de derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% del capital social nominal total y del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.

Empresas asociadas

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Dunwoody Airline Services Limited Building 70, Argosy Road, East Midlands Airport, Castle Donnington, Derby, DE74 2SA	Inglaterra	40%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km. 15, Aeropuerto José Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. Avenida de Vantroi y Final, Aeropuerto José Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manóteras 46, 2ª planta, Madrid, 28050	España	49%
Serpista, S.A. Calle del Cardenal Marcelo Spínola 10, Madrid, 28016	España	39%
Grupo Air Miles España, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	27%
Viajes Ame, S.A.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	27%
Programa Travel Club Agencia de Seguros Exclusiva, S.L.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	27%

Negocios conjuntos

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. Calle de José Ortega y Gasset 22, Planta 3ª, Madrid, 28006	España	50.5%

Otras inversiones en patrimonio

Las otras inversiones en patrimonio principales son las siguientes:

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital	Divisa	Fondos propios (millones)	Beneficios/(pérdidas) antes de impuestos (millones)
Comair 1 Marignane Drive, Bonaero Park, 1619	Sudáfrica	11,5%	Rand Sudafricano	1.779	471
The Airline Group 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, London, WC2N 7EN	Inglaterra	16,7%	Libra esterlina	287	12
Adquira España, S.A. Calle de Julián Camarillo 21A, Planta 4ª, Madrid, 28037	España	10,0%	Euro	1	-
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, Sevilla, 41004	España	10,0%	Euro	N/A	N/A
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	España	19,9%	Euro	10	1
DeepAir Solutions Limited Ground Floor North, 86 Brook Street, London, W1K 5AY	Inglaterra	10,0%	Libra esterlina	N/A	N/A

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 8.1.b DEL REAL DECRETO ESPAÑOL 1362/2007, DE 19 DE OCTUBRE.

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad"), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 27 de febrero de 2019, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan.

27 de febrero de 2019

Antonio Vázquez Romero
Presidente

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

Marc Jan Bolland

Patrick Jean Pierre Cescau

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Deborah Linda Kerr

María Fernanda Mejía Campuzano

Kieran Charles Poynter

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Marjorie Morris Scardino

Lucy Nicola Shaw

Alberto Terol Esteban

INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de Rendimiento Alternativos (IRA), algunos de los cuales se han identificado como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Los resultados del Grupo se presentan tanto antes como después de partidas excepcionales. Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño y su incidencia. Las partidas excepcionales se detallan en la nota 4 de las cuentas anuales consolidadas. Además, los resultados del Grupo se describen usando ciertos indicadores que no forman parte de las NIIF y, por lo tanto, se consideran IRA. Estos indicadores se han utilizado para identificar el resultado de la estrategia del Grupo basada en una "Ofertas comerciales sin competencia", "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación". En la sección de Indicadores Clave de Rendimiento se incluye más información acerca de por qué se utilizan estos IRA. A continuación, figura la definición de cada IRA presentado en este informe, además de la conciliación con el indicador más próximo elaborado conforme a las NIIF. El apalancamiento ajustado ya no va a ser presentado dado que la Dirección no lo considera un indicador clave para el Grupo.

Beneficio de las operaciones y margen operativo ajustado por arrendamientos

El beneficio de las operaciones indica el resultado de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales.

Se entiende por margen operativo ajustado por arrendamientos el beneficio de las operaciones ajustado por los arrendamientos y expresado como porcentaje de los ingresos totales. El ajuste por los arrendamientos reduce el gasto por arrendamiento de flota hasta el 0,67 del gasto anual declarado. Esto refleja el componente del coste por intereses implícitos en los arrendamientos; el 0,67 es un ratio usado generalmente por la industria de aerolíneas.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.230	2.950	2.444
Costes de arrendamiento operativo de flota	890	888	759
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	(596)	(595)	(509)
	3.524	3.243	2.694
Total ingresos	24.406	22.880	22.409
Margen operativo ajustado por arrendamientos	14,4%	14,2%	12,0%

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

Beneficios por acción ajustados

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

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz	2.885	1.989	1.889
Partidas excepcionales	(416)	222	38
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales	2.469	2.211	1.927
Gastos financieros sobre bonos convertibles	18	17	26
Beneficios ajustados	2.487	2.228	1.953
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	2.113.081	2.179.353	2.210.990
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción	2.021.622	2.088.489	2.075.568
Beneficios por acción ajustados (céntimos de €)	117,7	102,2	88,3
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)	122,1	105,9	92,8

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

EBITDAR

El EBITDAR se calcula como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro y costes de arrendamiento operativo de flota.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.230	2.950	2.444
Depreciación, amortización y deterioro	1.254	1.184	1.287
Costes de arrendamiento operativo de flota	890	888	759
EBITDAR	5.374	5.022	4.490

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

Rentabilidad sobre el Capital Invertido

La Rentabilidad sobre el Capital Invertido (RoIC) se define como el EBITDAR menos los costes de arrendamiento operativo de flota ajustados y la depreciación ajustada por la inflación y el gasto por depreciación de otro inmovilizado material, dividido entre el capital invertido. Se expresa como porcentaje.

El ajuste por los arrendamientos reduce los costes de arrendamiento operativo de flota hasta 0,67 del gasto anual declarado. El ajuste por inflación se aplica al gasto por depreciación de la flota y se calcula usando una tasa de inflación del 1,5% durante la vida media de la flota para integrar la inflación y la eficiencia de las nuevas aeronaves.

El capital invertido es el valor neto contable de la flota en la fecha del balance, excluyendo los pagos por anticipado para la adquisición de aviones no entregados aún y ajustando por inflación, más el valor neto contable del resto del inmovilizado material más los costes anuales de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho. El inmovilizado inmaterial se excluye del cálculo.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
EBITDAR	5.374	5.022	4.490
Menos: Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	(596)	(595)	(509)
Menos: Costes por depreciación de flota multiplicados por el ajuste por la inflación	(1.205)	(1.133)	(1.231)
Menos: Costes por depreciación de otro inmovilizado material	(138)	(140)	(153)
	3.435	3.154	2.597
Capital invertido			
Valor contable de flota excluyendo los pagos por anticipado	9.721	9.275	9.930
Ajuste por inflación ²	1,22	1,23	1,21
	11.902	11.374	12.048
Valor contable de otro inmovilizado material	1.647	1.613	1.683
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 8	7.120	7.104	6.072
	20.669	20.091	19.803
Rentabilidad sobre el Capital Invertido	16,6%	15,7%	13,1%

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

2 Presentado con dos decimales y calculado usando un ratio de inflación del 1,5% sobre la media ponderada de la antigüedad de la flota en el Balance (2018: 13,6 años, 2017: 13,7 años).

Deuda neta ajustada/EBITDAR

La deuda neta ajustada se calcula a partir del endeudamiento a largo plazo menos efectivo y otros activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo más los costes anuales de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho. El resultado se divide entre el EBITDAR para calcular la ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.509	7.331	8.515
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(3.837)	(3.292)	(3.337)
Otros depósitos remunerados a corto plazo	(2.437)	(3.384)	(3.091)
Deuda neta	1.235	655	2.087
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 8	7.120	7.104	6.072
Deuda neta ajustada	8.355	7.759	8.159
EBITDAR	5.374	5.022	4.490
Deuda neta ajustada/EBITDAR	1,6	1,5	1,8

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

Flujo libre de caja para el accionista

Se entiende por flujo libre de caja para el accionista el EBITDA menos impuestos en efectivo, intereses en efectivo abonados y recibidos e inversiones en inmovilizado en efectivo, descontando los fondos procedentes de ventas de inmovilizado material e inmaterial. El EBITDA se calcula como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro.

Millones de euros	2018	2017 (reformulado) ¹	2016 (reformulado) ¹
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.230	2.950	2.444
Depreciación y amortización y deterioro	1.254	1.184	1.287
EBITDA	4.484	4.134	3.731
Intereses pagados	(149)	(122)	(185)
Intereses recibidos	37	29	37
Impuestos pagados	(343)	(237)	(318)
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(2.802)	(1.490)	(3.038)
Fondos procedentes de la venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	574	306	1.737
Flujo libre de caja para el accionista	1.801	2.620	1.964

1 Reformulado para reflejar las nuevas normas contables NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" y NIIF 9 "Instrumentos financieros". Para más información sobre la reformulación ver nota 33.

FLOTA

Número de aeronaves en servicio con compañías del Grupo

	Inmovilizado material incluido en el balance	Arrendamientos operativos no incluidos en el balance	Total 31 de diciembre de 2018	Total 31 de diciembre de 2017	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2017	Entregas futuras	Opciones
Airbus A318	1	–	1	1	–	–	–
Airbus A319	21	40	61	64	(3)	–	–
Airbus A320	82	159	241	218	23	71	128
Airbus A321	27	29	56	51	5	21	–
Airbus A330–200	9	13	22	17	5	2	–
Airbus A330–300	6	10	16	15	1	2	–
Airbus A340–600	11	6	17	17	–	–	–
Airbus A350	2	–	2	–	2	41	52
Airbus A380	12	–	12	12	–	–	–
Boeing 747-400	35	–	35	36	(1)	–	–
Boeing 757-200	–	–	–	3	(3)	–	–
Boeing 767-300	–	–	–	8	(8)	–	–
Boeing 777-200	41	5	46	46	–	–	–
Boeing 777-300	9	3	12	12	–	4	–
Boeing 787-8	11	1	12	9	3	–	–
Boeing 787-9	9	9	18	16	2	–	6
Boeing 787-10	–	–	–	–	–	12	–
Embraer E170	6	–	6	6	–	–	–
Embraer E190	9	7	16	15	1	–	–
Total del Grupo	291	282	573	546	27	153	186

Además de las aeronaves en servicio, el Grupo también posee 5 aeronaves (2017: 5) que no se encuentran operativas.