

ANUNCIO DE RESULTADOS ANUALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 28 de febrero 2014, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 113 millones de euros (2012: pérdida operativa de 40 millones de euros) antes de partidas excepcionales.
- A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje del cuarto trimestre aumentaron 2,7% excluyendo Vueling y las partidas no recurrentes y los costes excluyendo combustible disminuyeron 2,7%.
- Beneficio de las operaciones de 770 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 (2012: pérdida de las operaciones de 23 millones de euros) antes de partidas excepcionales
- Los ingresos del ejercicio aumentaron un 3,1% hasta 18.675 millones de euros y los ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 0,6% durante el ejercicio (3,7% a tipos de cambio constantes)
- Los costes de combustible disminuyeron en el año un 2,5% hasta 5.951 millones de euros (2012: 6.101 millones de euros). Los costes unitarios de combustible se redujeron un 5,0% a tipos de cambio constantes
- Los costes antes de partidas excepcionales, excluido el combustible, descendieron un 0,7% durante el año hasta 11.954 millones de euros. Los costes unitarios, excluido el combustible, disminuyeron un 5,6%, mientras que a tipos de cambio constantes, el descenso fue del 2,7%
- La tesorería se situó en 3.633 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, lo que supone un aumento de 724 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2012 (diciembre de 2012: 2.909 millones de euros).
- El apalancamiento ajustado descendió un punto porcentual hasta el 50%.

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		Incr. / (dism.)
	2013 ⁽¹⁾	2012 (reformulado) ⁽²⁾	
Ingresos de pasaje	16.264	15.372	5,8 %
Total ingresos	18.675	18.117	3,1 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	770	(23)	
Partidas excepcionales	(243)	(590)	
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales	527	(613)	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	151	(658)	
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de euro)	6,4	(38,7)	
Indicadores operativos	2013	2012	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	230.573	219.172	5,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	186.304	176.102	5,8 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,8	80,3	0,5pts
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,73	8,73	0,0 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	7,05	7,01	0,6 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,18	5,49	(5,6) %
Millones de euros	A 31 diciembre de 2013	A 31 diciembre de 2012	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	3.633	2.909	24,9 %
Deuda neta ajustada ⁽³⁾	5.071	5.345	6,7 %
Apalancamiento financiero ajustado ⁽⁴⁾	50%	51%	(1pt)

(1) Incluye los resultados de Vueling desde el 26 de abril de 2013.

(2) Reformulado para reflejar la enmienda de la norma contable NIC 19 "Prestaciones para empleados".

(3) Deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados.

(4) El apalancamiento financiero ajustado es definido por la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados, dividido entre la deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados más el patrimonio neto ajustado.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

"En el ejercicio 2013, reforzamos la posición del Grupo gracias a la adquisición de Vueling, el proceso de transformación de Iberia y la mejora de los ingresos de British Airways. Esto ha traído consigo una fuerte recuperación financiera y el retorno a la rentabilidad, con una mejora de casi 800 millones de euros. El beneficio de las operaciones se situó en 770 millones de euros antes de partidas excepcionales, con un crecimiento del 5,8% en los ingresos de pasaje y un descenso del 0,7% en los costes excluido el combustible."

"En 2013, British Airways continuó mostrando una sólida evolución de los ingresos y estamos viendo reducciones de los costes. Como resultado, la compañía alcanzó un beneficio de las operaciones de 762 millones de euros. 2013 ha sido el primer año completo en el que British Airways se benefició de los nuevos slots en Heathrow y de la flexibilidad que le han aportado a su red gracias a la integración de bmi. El Airbus A380 y el Boeing 787 se incorporaron satisfactoriamente a la flota de la aerolínea. El rendimiento económico y medioambiental de estos nuevos aviones ha sido excelente y a los clientes les encantan."

“Iberia ha realizado enormes avances en materia de control de costes a medida que su reestructuración ha ido tomando forma y un especial reconocimiento merecen todos aquellos que han participado en este proceso. Iberia ha reducido sus pérdidas este año y ha reportado una pérdida de las operaciones de 166 millones de euros. Los recientes acuerdos salariales y de productividad alcanzados entre Iberia y los sindicatos de pilotos y tripulantes de cabina han sido determinantes para poder reducir los costes de la aerolínea y sentar las bases de un crecimiento rentable.”

“Vueling es un activo excelente y aporta una nueva dimensión a la cultura empresarial de IAG. La aerolínea anunció un beneficio de las operaciones de 168 millones de euros desde abril de 2013, cuando la adquirimos, y ha ampliado con éxito su red en Europa continental. Incrementar la capacidad y mejorar al mismo tiempo los márgenes de beneficio es gran un logro y demuestra el valor que Vueling aporta al Grupo.”

“Hemos llevado a cabo una sólida gestión financiera este año. A pesar de comprar Vueling y aumentar nuestras inversiones, la caja se incrementó en 724 millones de euros con respecto al año pasado y el endeudamiento ajustado se redujo 1 punto, hasta el 50%.”

“En el cuarto trimestre se produjo una mejora de los resultados financieros en todas nuestras aerolíneas y registramos un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 113 millones de euros. Los ingresos de pasaje aumentaron un 4,0% y los costes excluido el combustible disminuyeron un 4,1%”.

Perspectivas de negocio:

En 2014, esperamos que se produzca un progreso constante hacia el cumplimiento de nuestro objetivo de alcanzar un beneficio de las operaciones de 1.800 millones de euros en 2015, a nivel del Grupo. Se estima que el ingreso unitario se mantenga relativamente plano y se de una expansión en el margen impulsada por la reducción de los costes unitarios.

Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinadas declaraciones incluidas en este informe tienen carácter prospectivo y están sujetas a supuestos, riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, así como a los planes y objetivos de International Consolidated Airlines Group S.A. (el “Grupo”) sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder del Grupo a la fecha de este informe, así como en las expectativas y opiniones actuales del Grupo en relación con acontecimientos futuros que afectan al Grupo y que conllevan varios riesgos e incertidumbres conocidos y desconocidos. Se advierte al lector de que no debe confiar indebidamente en las declaraciones prospectivas contenidas en este informe, que solo son válidas en la fecha de este informe. El Grupo no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias, excepto cuando así lo requieran las leyes y reglamentos aplicables.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas del Grupo o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. No obstante, la sección de este informe dedicada a los factores de riesgo ofrece más información sobre los posibles riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2012; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013	Antes de partidas excepcionales 2012 (reformulado) ⁽¹⁾	Partidas excepcionales	Total 2012 (reformulado) ⁽¹⁾	Incr. /(dism.)
Ingresos de pasaje	16.264	(106)	16.158	15.372		15.372	5,8 %
Ingresos de carga	1.073		1.073	1.217		1.217	(11,8)%
Otros ingresos	1.338		1.338	1.528		1.528	(12,4)%
Total ingresos	18.675	(106)	18.569	18.117		18.117	3,1 %
Gastos de personal	4.123	98	4.221	4.341	238	4.579	(5,0)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.951	(6)	5.945	6.101		6.101	(2,5)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.932		1.932	1.805		1.805	7,0%
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.422		1.422	1.278		1.278	11,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.237	15	1.252	1.285		1.285	(3,7)%
Propiedad, TI y otros gastos	922	5	927	997	9	1.006	(7,5)%
Gastos comerciales	785		785	830	7	837	(5,4)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.006	8	1.014	1.071	343	1.414	(6,1)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	482	17	499	432	(7)	425	11,6 %
Diferencias de tipo de cambio	45		45	-		-	
Gastos totales de las operaciones	17.905	137	18.042	18.140	590	18.730	(1,3)%
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	770	(243)	527	(23)	(590)	(613)	
Gastos no operativos netos	(283)	(17)	(300)	(234)	73	(161)	
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos de operaciones continuadas	487	(260)	227	(257)	(517)	(774)	
Impuestos	(57)	(19)	(76)	72	44	116	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos de operaciones continuadas	430	(279)	151	(185)	(473)	(658)	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(4)	(4)	-	(38)	(38)	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo	430	(283)	147	(185)	(511)	(696)	

Indicadores operativos	2013 ⁽²⁾	2012 ⁽²⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	230.573	219.172	5,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	186.304	176.102	5,8 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,8	80,3	0,5pts
Cifras de pasajeros (miles)	67.224	54.600	23,1 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.653	6.080	(7,0)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,73	8,73	0,0%
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	7,05	7,01	0,6%
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	18,98	20,02	(5,2)%
Coste total / AKO (céntimos €)	7,77	8,28	(6,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,58	2,78	(7,2)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,18	5,49	(5,6)%
Aviones en servicio	431	377	14,3 %
Plantilla media	60.089	59.574	0,9 %

(1) Reformulado para reflejar la enmienda de la norma contable NIC 19 "Prestaciones para empleados".

(2) Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de diciembre, 2013			Trimestre finalizado el 31 de diciembre, 2012 (reformulado)			Incr./ (dism.)
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	
Ingresos de pasaje	3.965	(106)	3.859	3.812		3.812	4,0 %
Ingresos de carga	276		276	329		329	(16,1)%
Otros ingresos	321		321	388		388	(17,3)%
Total ingresos	4.562	(106)	4.456	4.529		4.529	0,7%
Gastos de personal	1.048	(170)	878	1.183	204	1.387	(11,4)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.476	(1)	1.475	1.468		1.468	0,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	490		490	457		457	7,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	364		364	304		304	19,7 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	261		261	306		306	(14,7)%
Propiedad, TI y otros gastos	238		238	259	34	293	(8,1)%
Gastos comerciales	176		176	190	2	192	(7,4)%
Depreciación, amortización y deterioro	262		262	285	343	628	(8,1)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	127	(1)	126	110	(1)	109	15,5 %
Diferencias de tipo de cambio	7		7	7		7	
Gastos totales de las operaciones	4.449	(172)	4.277	4.569	582	5.151	(2,6)%
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	113	66	179	(40)	(582)	(622)	
Gastos no operativos netos	(55)		(55)	(104)	73	(31)	
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos de operaciones continuadas	58	66	124	(144)	(509)	(653)	
Impuestos	(33)	(17)	(50)	(96)	34	(62)	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos de operaciones continuadas	25	49	74	(240)	(475)	(715)	
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(4)	(4)	-	7	7	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del ejercicio	25	45	70	(240)	(468)	(708)	

Indicadores operativos	2013	2012	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	58.339	53.607	8,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	46.084	42.168	9,3%
Coeficiente de ocupación (%)	79,0	78,7	0,3pts
Cifras de pasajeros (miles)	16.770	13.117	27,8 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.503	1.561	(3,7)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,60	9,04	(4,9)%
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,80	7,11	(4,4)%
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	18,36	21,08	(12,9)%
Coste total / AKO (céntimos €)	7,63	8,52	(10,4)%
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,53	2,74	(7,7)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,10	5,78	(11,8)%
Plantilla media	59.026	59.506	(0,8)%

Análisis financiero:

RESULTADOS DEL EJERCICIO DE IAG RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR

Capacidad de IAG

En 2013, IAG incrementó su capacidad un 5,2%, fundamentalmente en sus mercados domésticos y europeos, mediante la adquisición de Vueling. Sin embargo, dicho incremento se compensó con una reducción de la capacidad en Latinoamérica relacionada con el Plan de Transformación de Iberia. En el conjunto del Grupo, Vueling aportó un 7,6% al incremento de la capacidad e Iberia aportó un descenso del 3,9%. British Airways registró un leve incremento de la capacidad del 1,5% en el conjunto del Grupo, como resultado de los cambios en su flota y su red.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013	% de la red total en		Coeficiente de ocupación	
	AKO	AKO incr./(dism.)		Incr./(dism.)
Doméstico	6,1%	+39,8%	75,7	+1,0 pts
Europa	20,9%	+27,6%	77,8	+2,7 pts
Norteamérica	30,0%	+1,3%	84,6	+0,9 pts
Latinoamérica	18,3%	(9,8)%	82,6	(1,3) pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	15,9%	+0,1%	77,2	+0,4 pts
Asia-Pacífico	8,8%	+3,1%	81,4	+1,6 pts
Total de la red	100%	+5,2%	80,8	+0,5 pts

Segmentos de mercado

En el conjunto de la red, el coeficiente de ocupación mejoró 0,5 puntos, mientras que la capacidad aumentó en todas las regiones excepto en Latinoamérica. Durante 2013, cancelamos rutas a La Habana, San Juan y Montevideo, de acuerdo con el Plan de Transformación de Iberia. Aunque el coeficiente de ocupación en esta región fue del 82,6% y sigue siendo más alto que la media de la red, descendió con respecto al año anterior.

La adquisición de Vueling trajo consigo un importante incremento de la capacidad en los mercados domésticos y europeos. Además de su aeropuerto principal en Barcelona y sus otras 12 bases en España, Vueling opera desde Ámsterdam, París, Florencia y Roma. Aunque los mercados domésticos y europeos siguieron siendo muy competitivos, nuestros coeficientes de ocupación mejoraron en ambas regiones. En la segunda mitad del año, se produjo un retorno de la confianza en el mercado británico y tanto España como la zona euro salieron de la recesión.

Nuestro mercado norteamericano mantiene su fortaleza y registra el mayor coeficiente de ocupación de la red con un 84,6%, un incremento de 0,9 puntos respecto al año pasado. En este mercado se produjo la incorporación de la nueva flota de British Airways en algunas de sus rutas en 2013. El Boeing 787 vuela a Newark y Toronto y el Airbus A380 a Los Ángeles.

La región de África, Oriente Medio y Sur de Asia aumentó su capacidad un 0,1% durante el año debido a tres factores. En primer lugar, la redistribución de rutas históricas de bmi en los mercados domésticos y europeos; en segundo lugar, la contribución de Vueling, con destinos en Marruecos (Fez, Nador, Tánger y Casablanca) y nuevas rutas en Argelia (Argel y Orán); y, por último, la cancelación de rutas de Iberia en el marco de su Plan de Transformación.

En Asia-Pacífico, el incremento de la capacidad se debe a las nuevas rutas, como Seúl y Chengdu; la ruta a Hong Kong también registra mayor capacidad por el mayor número de asientos del Airbus A380. A pesar de estos aumentos de la capacidad, los coeficientes de ocupación han mejorado 1,6 puntos con respecto al año anterior.

Adquisiciones

Los resultados del ejercicio incluyen a Vueling desde el 26 de abril de 2013.

Ingresos

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje crecieron un 5,8% en el ejercicio. A tipos de cambio constantes (tcc), el incremento fue del 9,1% y los ingresos unitarios mejoraron un 3,7%. Esta mejoría se debe a la gestión rigurosa de la capacidad que está llevando a cabo el Grupo en un contexto internacional de crecimiento limitado en el sector.

La capacidad disponible de **British Airways** aumentó un 2,0% con la introducción de dos nuevos tipos de aeronaves, pero se ajustó a la demanda del mercado. El coeficiente de ocupación aumentó 1,4 puntos, mientras que el *yield* mejoró un 2,7% con respecto al año anterior, gracias a la buena evolución en las cabinas no *premium* tanto en las rutas de largo radio como en las de corto radio.

Iberia emprendió su Plan de Transformación, por el que suspendió rutas deficitarias, redujo su flota en 23 aviones y redujo la capacidad disponible un 14%. A pesar del descenso de la capacidad, el coeficiente de ocupación descendió 2,4 puntos, impactado por la debilidad de la demanda en el mercado de Madrid, la competencia y las políticas de precios encaminadas a mejorar el *yield*. El *yield* de pasaje aumentó un 4,2% al beneficiarse de los buenos resultados en el Atlántico Norte y del efecto del mercado en Suramérica.

Los ingresos de **Vueling** durante el periodo ascendieron a 1.133 millones de euros, equivalentes al 6,1% de los ingresos totales del Grupo. Vueling ofrece productos y servicios *premium* y no *premium*; sin embargo, la división de sus cabinas y su atención exclusiva a los ingresos totales de pasaje se traducen en unos ingresos (y costes) menores por AKO que los del Grupo. El efecto adverso en la evolución de los ingresos unitarios totales de IAG a tcc durante el año fue de 1,9 puntos y de 0,6 puntos en los ingresos unitarios de pasaje, pero con un impacto positivo mayor en los costes unitarios totales por AKO del Grupo.

Vueling también depende mucho del tráfico vacacional y sigue estando más expuesta a la estacionalidad, por lo que acentúa las bajas y los picos en el ciclo de ingresos y beneficios del Grupo.

Ingresos de carga

Los ingresos de carga descendieron un 11,8% o 9,2% a tcc debido a la debilidad de la demanda y al descenso del *yield*.

Otros ingresos

Otros ingresos registraron un descenso del 12,4%. A tipos de cambio constantes, estos ingresos descendieron un 10,0% o 153 millones de euros.

Otros ingresos se vieron afectados negativamente por el conflicto sindical en España. En el primer trimestre, el Grupo sufrió una pérdida de productividad en sus actividades de mantenimiento y handling, seguida de una pérdida de contratos de mantenimiento a partir del segundo trimestre. Esto se tradujo en una reducción de los ingresos de 60 millones de euros y en un descenso de los gastos.

Este epígrafe también registró algunas mejoras, como la de BA Holidays. Las mejoras en los productos ofrecidos están incrementando la demanda.

A través de Iberia, el Grupo presta servicios de handling y mantenimiento, reparaciones y otros (MRO) a Vueling. Antes de la adquisición, los ingresos se reconocían como externos al Grupo y se incluían en Otros ingresos. A partir del 26 de abril, esta actividad se eliminó en la consolidación y su impacto fue de aproximadamente 100 millones de euros en los ingresos y los gastos del ejercicio.

A nivel de los ingresos totales, hay un beneficio excepcional en el cuarto trimestre de 2012 y un cargo excepcional en el mismo trimestre de 2013, con un impacto adverso de aproximadamente 130 millones de euros para todo el año.

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

Los gastos de personal descendieron un 5,0%. A tipos de cambio constantes, los gastos de personal descendieron un 2,1%; en base unitaria, disminuyeron un 7,1%. El número medio de empleados aumentó un 0,9%, con Vueling incorporándose al Grupo, compensado por el Plan de Transformación de Iberia. La productividad mejoró un 4,3%.

British Airways mantuvo sin cambios los costes unitarios de personal a lo largo del año, compensando los aumentos salariales y de la antigüedad mediante la mejora de la productividad y la eficiencia. La reestructuración de Iberia provocó que 2.507 empleados abandonaran la compañía en el marco de un plan de despidos voluntarios, que los salarios se redujeran entre un 11% y un 18% y que se mantuviera la antigüedad. Los gastos de personal de Iberia se redujeron un 14,3% durante el año, mientras que los costes unitarios de personal cayeron 0,5 puntos y la productividad se redujo temporalmente un 6,6%. Vueling, con su estructura de bajo coste y su dedicación exclusiva al transporte aéreo de pasajeros, genera unos costes de personal por AKO más bajos que IAG, lo que mejoró el coste unitario por empleado del Grupo durante el año.

Gastos de combustible

Los gastos de combustible descendieron un 2,5%. A tipos de cambio constantes, los gastos de combustible descendieron un 0,2%; en base unitaria, disminuyeron un 5,0%. Los gastos de combustible se han beneficiado de un descenso del precio medio y de mejoras en la eficiencia de los aviones. El efecto del tipo de cambio del dólar ha sido positivo para el Grupo frente al euro, pero adverso frente a la libra esterlina. Los costes unitarios de combustible también se han beneficiado de los menores costes unitarios de Vueling, que posee aviones más pequeños, sólo transporta pasajeros y aplica configuraciones con alta densidad de asientos.

Gastos asociados a proveedores

Los gastos asociados a proveedores crecieron durante el año un 2,4% sobre un aumento de la capacidad del 5,2%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores no registraron variaciones. Esto se debe a dos factores principales: la mejora de la productividad y la eficiencia en todo el Grupo, y el efecto de la consolidación de Vueling en el ejercicio.

Excluyendo el crecimiento de su negocio BA Holidays, los costes unitarios asociados a proveedores de British Airways a tcc no experimentaron cambios durante el año, mientras que la capacidad creció un 2,0%. Se consiguieron mejoras de la eficiencia por la mayor integración de bmi que compensaron los incrementos de precios relacionados con la inflación, especialmente altos en áreas como las tasas de aterrizaje.

Dentro de su Plan de Transformación, Iberia redujo su actividad en sus negocios de transporte de pasajeros, MRO y handling, lo que derivó en descensos de los costes variables relacionados, como los de ingeniería, handling, aterrizaje y ventas. El plan de Iberia también abordó los costes fijos asociados a proveedores y un ejemplo de ello es la racionalización del uso de inmuebles. Aunque se consiguieron importantes eficiencias durante el año, su efecto no se ha dejado sentir al mismo ritmo que el recorte de la capacidad, que comenzó formalmente en enero de 2013; la capacidad operada durante el año descendió un 14%. Los gastos asociados a proveedores se redujeron un 13,4% en Iberia, y los costes unitarios asociados a proveedores aumentaron un 3,0% a tcc en el año.

Mientras que Vueling aportó el 7,2% de los AKO del Grupo en el año, la Compañía presenta una distancia media

menor que British Airways e Iberia. A consecuencia de ello, Vueling representó una proporción más alta de los sectores y los pasajeros transportados del Grupo, con un 18% y un 10%, respectivamente. Siendo los sectores y los pasajeros los factores de más peso en los epígrafes de Gastos de handling, catering y otros y Tasas de aterrizaje y navegación, Vueling incrementó estos costes unitarios (medidos en AKO) en el Grupo.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo disminuyeron un 1,0% y los costes unitarios de propiedad se redujeron un 2,9% a tcc.

Los costes de propiedad descendieron tanto en British Airways como en Iberia. En el caso de British Airways, los costes de propiedad descendieron como resultado de la presencia de determinados costes de bmi en la base de cálculo y los costes de Iberia se redujeron debido al Plan de Transformación, que comportó la reducción de la flota. Los costes de propiedad de Vueling son fundamentalmente arrendamientos operativos de flota; en base unitaria, estos costes son más bajos en Vueling que en el Grupo debido a la mayor densidad de sus aviones.

Costes unitarios excluido el combustible

Los costes unitarios excluido el combustible del Grupo mejoraron un 2,7% a tcc y cerraron el año sin cambios excluyendo a Vueling. Los costes unitarios excluido el combustible de British Airways mejoraron un 0,5% a tcc, mientras que las iniciativas de recorte de estos gastos en Iberia no se dejaron sentir plenamente en 2013 y se cerró el año con un incremento del 2,7% a tcc.

Vueling presenta una estructura de bajo coste caracterizada por un único modelo de avión, tasas elevadas de utilización de flota, alta densidad de asientos, tripulaciones con una productividad elevada y tiempos de escala cortos. Este nivel de eficiencia y simplicidad se tradujo en unos costes por AKO excluido el combustible más bajos en Vueling que en el Grupo, debido a la naturaleza del negocio de corto radio de Vueling y sus elevadas tasas de utilización de flota. La ganancia en el conjunto del Grupo se cifra en 2,7 puntos.

Resultado de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales fue de 770 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 793 millones de euros frente al ejercicio anterior. Esta mejora se debe fundamentalmente a una sólida evolución de los ingresos en British Airways, los ahorros de costes en Iberia y el crecimiento no orgánico en los mercados domésticos y europeos a través de Vueling.

British Airways registró un beneficio de las operaciones de 651 millones de libras, 377 millones de libras más que el año anterior. British Airways fortaleció su posición gracias a ingresos sólidos y a una disciplinada gestión de los costes. Los ingresos se beneficiaron de la consolidación de un ejercicio completo de bmi, incluida la reorganización de derechos de aterrizaje, y la ausencia del efecto provocado por los Juegos Olímpicos en 2012.

Iberia registró una pérdida de las operaciones de 166 millones de euros, lo que supone una mejora de 185 millones de euros frente al ejercicio anterior. Iberia ha realizado grandes avances en sus esfuerzos de reestructuración. Esto ha generado importantes ahorros de costes durante el año y leves mejoras en los ingresos unitarios, que, no obstante, siguen estando afectados por la debilidad económica de España.

Vueling registró un beneficio de las operaciones de 137 millones de euros durante el año, una mejora de 101 millones de euros. Vueling elevó su capacidad transportada un 21,9%. Los ingresos mejoraron un 28% mientras que sus costes aumentaron en línea con la capacidad, lo que se ha traducido en una sólida evolución interanual. El beneficio de las operaciones de Vueling desde el 26 de abril fue de 168 millones de euros.

Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 5. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes del ejercicio que repercutieron en el beneficio de las operaciones.

En 2012, la dirección constituyó una provisión por reestructuración acorde con el Plan de Transformación que tuvo en cuenta la legislación laboral en España y la falta de acuerdo con los sindicatos en aquel momento. En marzo de 2013, Iberia aceptó la propuesta de acuerdo laboral del mediador designado. Como resultado de ello, la dirección registró otros 265 millones de euros relacionados con costes de reestructuración del personal y otros 47 millones por la retirada de aviones en propiedad y la devolución de aviones alquilados.

La adquisición de Vueling ha generado varias partidas excepcionales durante el periodo, como coberturas para flujos de caja de combustible con una ganancia de 3 millones de euros, costes de adquisición de 5 millones de euros y una pérdida por adquisición por etapas de 17 millones de euros. En 2013, en el marco de la transición del negocio Avios, la dirección cambió la forma en que reconocían los ingresos procedentes del programa de viajeros frecuentes. Con la disponibilidad de nuevos datos, los ingresos se difirieron hasta el momento en que el pasajero vuela (en lugar de reconocerlos en el momento de la reserva), lo que dio lugar a una diferencia temporal con una reducción de los ingresos de pasaje de 106 millones de euros en el ejercicio.

En 2013, el Grupo realizó cambios en sus prestaciones de jubilación en EE.UU. para adecuarlas a las tendencias nacionales, lo que redujo las Obligaciones de retribuciones a empleados y creó una ganancia excepcional en los gastos de personal de 170 millones de euros.

Gastos no operativos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales aumentaron desde los 161 millones de euros del año pasado hasta situarse en 300 millones de euros. Los costes netos de financiación, incluidas pensiones y derivados no clasificados como coberturas por importe de 280 millones de euros, fueron similares en líneas generales a los del año anterior. Los ingresos de empresas asociadas se redujeron 25 millones de euros, ya que los beneficios de Vueling dejaron de contabilizarse mediante el método de la participación. El resto de variaciones se debe principalmente a una fluctuación de 90 millones de euros en las partidas excepcionales de los gastos no operativos. En 2013, IAG se registró una pérdida de 17 millones de euros por la adquisición por etapas de Vueling ; en 2012 se registró una ganancia de 73 millones de euros por fondo de comercio negativo en bmi.

Impuestos

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en el Reino Unido o en España. En 2013, el tipo impositivo registrado en el Reino Unido descendió del 24% al 23% (2012: del 26% al 24%), lo que dio lugar al reconocimiento de un crédito de 121 millones de euros (2012: crédito de 90 millones de euros). El Grupo no reconoció un activo por impuesto diferido relacionado con las pérdidas registradas por Iberia en 2013 y 2012. Excluyendo ambos efectos, el tipo impositivo del Grupo en el ejercicio es del 8% (2012: 30%) y el cargo fiscal fue de 76 millones de euros (2012: crédito de 116 millones de euros).

Beneficio después de impuesto y ganancias por acción

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del Grupo se situó en 147 millones de euros, con un beneficio de 6,4 céntimos de euro por acción y un beneficio diluido de 6,3 céntimos de euro por acción.

Tipos de cambio

Los movimientos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. Los resultados presentados se ven afectados por la conversión de moneda, concretamente por la conversión de los resultados de British Airways de la libra esterlina, a la moneda de presentación de la información financiera, el euro. British Airways representa aproximadamente el 70% de los ingresos y gastos de explotación del Grupo, lo que provoca importantes variaciones interanuales. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente de la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. Los tipos de cambio usados por el Grupo y el efecto estimado de la conversión y de los tipos de cambio de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales se muestran más adelante. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales habría sido de 843 millones de euros, 73 millones de euros más que el beneficio de las operaciones declarado por el Grupo.

	2013	Incr./(dism.)
Conversión		
GBP a EUR	1,19	(3,3%)
Transacción		
GBP a EUR	1,18	(4,1%)
EUR a USD	1,33	3,1%
GBP a USD	1,56	(1,3%)

Balance

Respecto a efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, y deudas financieras con intereses a largo plazo, consulte la sección sobre liquidez y requisitos de capital debajo.

Vueling

El activo neto de Vueling en el momento de la adquisición era de aproximadamente 250 millones de euros, con 940 millones de euros en activos y 690 millones de euros en pasivos. Más del 65% de los activos y pasivos de Vueling son corrientes y están formados fundamentalmente por saldos de capital circulante como efectivo y ventas anticipadas de transporte, incluidas en otros activos corrientes y otros pasivos corrientes. Antes de hacerse con el control de la compañía, el Grupo poseía una participación del 45,85% en su capital social que representaba una inversión en empresas asociadas de 144 millones de euros.

Inmovilizado material

El incremento del inmovilizado material en 2013 responde a la inversión del Grupo en aviones. En el balance, la flota aumenta 360 millones de euros, como consecuencia de:

- Introducción de 12 nuevos aviones, entre ellos cuatro Boeing 787 y tres Airbus A380;
- Anticipos pagados relacionados con entregas futuras;
- Modificaciones de los aviones actuales; compensado por:
- *Sale and lease back* de diez aviones;
- Depreciaciones; y
- Tipos de cambio desfavorables de la conversión.

Inmovilizado inmaterial

La asignación del precio de compra al valor razonable de los activos y pasivos adquiridos de Vueling generó un incremento de los activos intangibles del Grupo que incluyen 89 millones de euros por derechos de aterrizaje, 35 millones de euros por la marca Vueling y 28 millones de euros por fondo de comercio.

Patrimonio neto

En 2013, IAG emitió acciones ordinarias para los titulares de los bonos convertibles pertenecientes a la emisión de 350 millones de libras esterlinas de British Airways, con lo que se amplió capital en 92 millones de euros y aumentó la prima de emisión en 587 millones de euros; la partida de Otras reservas descendió 266 millones de euros. El incremento global en Otras reservas es consecuencia de los movimientos en la partida de Otros resultados globales, tales como el descenso del valor razonable de las coberturas de flujo de caja y el incremento del valor razonable de los activos disponibles para la venta, que dio lugar a un beneficio neto de 127 millones de euros, y la nueva medición de las obligaciones por prestaciones post-empleo, que se tradujo en una mejora de 521 millones de euros.

Otros pasivos corrientes

La provisión por reestructuración constituida en 2012 para el programa de despidos se basaba en los pagos que se preveían en 2013 tras la aprobación de la nueva legislación laboral en España. Tras el acuerdo alcanzado con el mediador, el perfil de los pagos ha cambiado y ahora se clasifican como pasivos no corrientes.

Liquidez y recursos de capital

La fuente principal de liquidez para el Grupo durante los dos últimos ejercicios ha sido el efectivo generado por las operaciones.

En 2013, el flujo de efectivo de las operaciones aumentó hasta 1.218 millones de euros, frente a 339 millones de euros en el ejercicio anterior. Este incremento se debe a la mejoría de los resultados de British Airways e Iberia y a la integración de Vueling durante el ejercicio. Los flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación son después de descontar los pagos realizados a planes de pensiones por valor de 372 millones de euros y después de pagos de intereses e impuestos por valor de 197 millones de euros. El Grupo también ha realizado pagos en efectivo por un total de 42 millones de euros por operaciones discontinuadas relacionados con la adquisición de bmi en 2012.

Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión

El Grupo invirtió 2.196 millones de euros en inmovilizado material e inmaterial durante el año. El efectivo obtenido de la adquisición de Vueling fue de 293 millones de euros después de contraprestaciones. La inversión restante corresponde fundamentalmente a operaciones relacionadas con la flota, entre ellas:

- La entrega de 12 nuevos aviones (tres Airbus A380s, tres Airbus A320s, cuatro Boeing 787s y dos Boeing 777s),
- Anticipos pagados relacionados con entregas futuras de aviones; y
- Modificaciones, ingeniería y existencias relacionadas con aviones.

Además, durante el ejercicio produjo un *sale and lease back* de siete Airbus A320 y tres A330, lo que incrementó tanto las ventas como las compras de inmovilizado material.

A 31 de diciembre de 2013, la inversión del Grupo en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses fue de 593 millones de euros, cifra superior al año anterior.

Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación

Las entradas netas de efectivo del Grupo procedentes de actividades de financiación ascendieron a 838 millones de euros durante el año. En mayo de 2013 el Grupo emitió bonos convertibles a interés fijo por valor de 390 millones de euros con un cupón del 1,75%, una prima de conversión del 35% y vencimiento a cinco años. El Grupo dispuso íntegramente de los fondos de la emisión, que se destinaron a financiar la adquisición de Vueling; el saldo restante contribuyó a mejorar la posición de tesorería global del Grupo. En junio de 2013, el Grupo ha obtenido fondos por 927 millones de dólares estadounidenses a través de una emisión de bonos EETC (Enhanced Equipment Trust Certificates) garantizados; a finales de año, el Grupo había realizado una disposición de 496 millones de dólares estadounidenses. Esta operación supuso un nuevo tipo de financiación para el Grupo y se empleará para comprar nuevos aviones.

Durante el año, el Grupo amortizó 677 millones de euros de préstamos y arrendamientos financieros, una cifra similar a los 669 millones de euros de 2012.

Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados

A 31 de diciembre, la posición de tesorería del Grupo aumentó en 724 millones de euros, de la emisión de bonos convertibles y de Vueling. Los flujos de efectivo netos de operaciones cubrieron la amortización de préstamos y arrendamientos financieros, financiaron la adquisición de activos distintos de flota y contribuyeron al aumento del efectivo durante el año. Actualmente, el Grupo mantiene en diferentes países unos fondos equivalentes a 217 millones de euros a la espera de ser repatriados. El plazo de repatriación de esta tesorería varía. Sin embargo, 184 millones de euros de estos fondos se encuentran en Venezuela, donde el plazo de repatriación de tesorería ha aumentado hasta más de doce meses, en sintonía con el resto de la industria.

Gestión del riesgo de liquidez

A 31 de diciembre de 2013, el Grupo disponía de líneas de financiación generales y líneas de financiación de aviones garantizadas (fundamentalmente en dólares) en euros sin utilizar por valor de 3.686 millones de euros (2012: 2.803 millones de euros). El Grupo también contaba con líneas de descubierto no utilizadas por un total de 12 millones de euros (2012: 12 millones de euros) y líneas de financiación en los mercados monetarios no utilizadas por un total de 30 millones de euros (2012: 31 millones de euros).

Gestión del riesgo de capital

La deuda neta ajustada del Grupo a 31 de diciembre de 2013 era de 5.701 millones de euros, lo que supone un incremento de 356 millones de euros y una mejora del apalancamiento ajustado de 1 punto, hasta el 50%.

Los objetivos de IAG en materia de gestión de 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 preparar al Grupo para ofrecer rentabilidades a los accionistas en el futuro. El Grupo supervisa su capital usando el ratio de apalancamiento ajustado, que se calcula a partir de la deuda neta expresada como porcentaje del capital ajustado por los arrendamientos operativos de aviones y la revaluación de pensiones.

El efectivo neto del Grupo aumentó 785 millones de euros durante el año, gracias a la mejora del flujo de efectivo de operaciones y por la adquisición de Vueling. La financiación del Grupo aumentó 852 millones de euros, cifra que incluye la emisión de los bonos convertibles de IAG y la emisión de EETC. La deuda neta del Grupo se redujo 400 millones de euros como consecuencia de la liquidación de la emisión de bonos convertibles de British Airways de 2009 por importe de 350 millones de libras a través de la emisión de acciones. Aunque la deuda neta del Grupo mejoró durante el año, la deuda neta ajustada aumentó como consecuencia de los arrendamientos operativos fuera de balance de Vueling.

La situación patrimonial de IAG se fortaleció gracias al resultado global total después de impuestos conseguido durante el año (excluyendo la nueva medición de las Obligaciones por prestaciones post-empleo) y al aumento del patrimonio neto por la conversión de los bonos convertibles de 2009 de British Airways. El efecto de estos factores sobre el apalancamiento ajustado fue una mejora de 1 punto hasta el 50%.

La posición de tesorería al 31 de diciembre de 2013, comprende 2.206 millones de euros de British Airways, 711 millones de euros de Iberia, 495 millones de euros de Vueling y 221 millones de euros de la matriz y sociedades *holdings*.

Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

El gasto en inmobilizado autorizado y contratado ascendió a 8.745 millones de euros (2012: 4.910 millones de euros) en el conjunto del Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2021 en relación con 69 Airbus A320s, 38 Boeing 787s, 18 Airbus A350, nueve Airbus A380 y dos Boeing 777s. Existen otros compromisos de inversión no previstos en las cuentas cifrados en 124 millones de euros (2012: 110 millones de euros).

IAG no posee otros acuerdos de financiación fuera de balance que actualmente tengan o que sea razonablemente probable que tengan un efecto sustancial futuro en la situación financiera, en los cambios de la situación financiera, en los resultados de las operaciones, en la liquidez, en las inversiones o en los recursos de capital del Grupo.

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;
- Constituiremos una plataforma de aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, que 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.

Los seis objetivos estratégicos clave de IAG son:

- Liderazgo en las principales ciudades de IAG
- Liderazgo a ambos lados del Atlántico
- Una posición de mayor solidez en los principales mercados de Europa a Asia
- Crecimiento de la cuota de mercado en las rutas de Europa a África
- Mayor rentabilidad en la red dentro de Europa
- Un posicionamiento competitivo en costes en todos nuestros negocios

Principales riesgos e incertidumbres

Los Consejeros del Grupo consideran que los riesgos e incertidumbres descritos a continuación y detalladas en el Informe y cuentas anuales de 2012 son los que más pueden afectar al valor a largo plazo de IAG. La lista no pretende ser exhaustiva. El Grupo realiza revisiones detalladas de la gestión del riesgo para garantizar que los riesgos se mitiguen en la medida posible.

Comerciales y operativos

Transformación de Iberia

El Plan de Transformación requiere cambios estructurales permanentes del negocio de Iberia para devolverla a la rentabilidad y el crecimiento. El plan entra en su segundo año de ejecución, y se han hecho avances sustanciales de reducción de capacidad, plantilla y sueldos. No obstante, el riesgo persiste, ya que los cambios de procedimientos laborales supondrán reducciones de plantilla adicionales si Iberia desea garantizar su futuro y su crecimiento.

El plan lo gestiona el Consejero Delegado de Iberia, que informa periódicamente al Comité de Dirección y al Consejo de IAG.

El 13 de Febrero de 2014 Iberia llegó a un principio de acuerdo con el sindicato de pilotos SEPLA para introducir cambios estructurales permanentes y mejorar la viabilidad de la aerolínea. Esto manifiesta un nuevo y positivo marco de relación de trabajo entre Iberia y SEPLA tras años de conflicto. El acuerdo, que está sujeto a aprobación por la asamblea general de SEPLA, facilita mejoras fundamentales de productividad permitiendo el crecimiento de Iberia e Iberia Express.

La liquidez de Iberia a diciembre de 2013 era fuerte: 711 millones de euros de efectivo y una línea de crédito de uso general garantizada con la participación en Amadeus. La necesidad de financiación en 2014 es reducida con tan sólo dos aviones de la familia Airbus 320 que requieren financiación. Existe un riesgo de refinanciación en 2014, ya que hay 16 aviones de la familia Airbus A320 en arrendamiento operativo que son necesarios en la flota a largo plazo. Iberia espera ejercer una opción de compra con precio acordado en diciembre de 2014 sobre esos aviones, con un coste de en torno a 460 millones de dólares estadounidenses.

La posición de liquidez, aunque cómoda, debe ser gestionada cuidadosamente para asegurar que se emplee en el cambio estructural necesario, que se requiere para alcanzar una generación de efectivo procedente del negocio positiva, asegurando su futuro y su crecimiento.

Basándonos en las respuestas a nuestra solicitud de propuestas, confiamos en poder refinanciar los 16 aviones Airbus A320 antes de su compra, aunque existe un riesgo de desajuste entre el precio de compra y el importe de la financiación obtenida.

Tasas de aterrizaje y gastos de seguridad

Los costes de aeropuerto, tránsito y aterrizaje, y los gastos de seguridad suponen un importante coste operativo para las aerolíneas y afectan a las operaciones. Mientras que algunos de los costes de aeropuerto y seguridad se trasladan a los pasajeros en forma de recargo, no todos se repercuten.

No puede garantizarse que estos costes no vayan a aumentar, ni que el Grupo no vaya a tener que incurrir nuevos costes en el Reino Unido, España u otros países. Los gastos de nuestros hubs de Londres a partir de abril de 2014 se deciden en la sexta revisión quinquenal de la Autoridad de Aviación Civil (CAA). La decisión de la CAA anunciada en enero de 2014 permite que los gastos de Heathrow aumenten en línea con el Índice de Precios Minoristas (IPM), de 1,5%, posibilitando que el aeropuerto pueda seguir operando ineficientemente y ofreciendo una rentabilidad artificialmente alta a los inversores. Mitigamos el riesgo mediante la participación de forma constructiva en las revisiones regulatorias de precios de proveedores.

Fallo de un sistema crítico de TI

Dependemos de los sistemas de TI en la mayoría de nuestros principales procesos de negocio. El fallo de un sistema clave puede dar lugar a una suspensión significativa de nuestras operaciones, a pérdidas de ingresos, o a ambas cosas. Existen planes de control de sistemas, recuperación en caso de desastre y medidas de continuidad del negocio que mitigan el riesgo de fallo de sistemas críticos de TI.

En 2014, British Airways prevé implementar su nuevo sistema de Gestión de Clientes, que proporciona facturación de carga y pasajeros y que, por lo tanto, es un sistema operativo crítico. El proyecto cuenta con un flujo de gestión de riesgos sólido diseñado para minimizar, aunque no eliminar, el riesgo de interrupción durante su implementación.

Estratégico

Aeropuertos handling

El negocio de handling de terceros de Iberia depende de las licencias otorgadas por Aena para operar en los aeropuertos españoles. Esas licencias de handling están sujetas a un proceso de licitación que se ha iniciado con una solicitud de ofertas para aeropuertos pequeños. Además de los aspectos competitivos de la licitación, conservar las licencias dependerá de que se reduzcan los costes mediante la renegociación de las condiciones de empleo con los sindicatos. Si se pierden las licencias, los costes de retirarse del negocio de handling se verían mitigados por el traspaso de plantilla al licitador seleccionado. Sin embargo, el traspaso podría generar conflictos laborales que pongan en riesgo la normalidad de las operaciones.

Aeropuertos infraestructura de combustible

IAG también depende de que la industria petrolera invierta suficientemente en infraestructuras de suministro de combustible. La demanda de combustible máximo en los aeropuertos de Heathrow y Gatwick está aproximándose a la capacidad de la infraestructura de oleoductos y ferroviaria que da servicio a los aeropuertos, y la capacidad de almacenamiento en Heathrow es inferior a la de otros aeropuertos internacionales, lo que aumenta el riesgo de interrupciones de suministro que afecten a nuestras operaciones. Suscribimos contratos a largo plazo con proveedores de combustible siempre que hacerlo nos asegure el suministro a un coste razonable. Las interrupciones de corto plazo en el suministro de combustible se enfrentan mediante planes de contingencia.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados Financieros resumidos consolidados del ejercicio
1 de enero de 2013 – 31 de diciembre de 2013

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de	Partidas	Total	Antes de	Partidas	Total
	partidas			partidas		
	excepcionales	excepcionales	2013	excepcionales	excepcionales	2012
	2013			2012		(reformulado)
				(reformulado) ⁽¹⁾		(reformulado)
Ingresos de pasaje	16.264	(106)	16.158	15.372		15.372
Ingresos de carga	1.073		1.073	1.217		1.217
Otros ingresos	1.338		1.338	1.528		1.528
Total ingresos	18.675	(106)	18.569	18.117		18.117
Gastos de personal	4.123	98	4.221	4.341	238	4.579
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.951	(6)	5.945	6.101		6.101
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.932		1.932	1.805		1.805
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.422		1.422	1.278		1.278
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.237	15	1.252	1.285		1.285
Propiedad, TI y otros gastos	922	5	927	997	9	1.006
Gastos comerciales	785		785	830	7	837
Depreciación, amortización y deterioro	1.006	8	1.014	1.071	343	1.414
Gastos de arrendamiento operativo de flota	482	17	499	432	(7)	425
Diferencias de tipo de cambio	45		45	-		-
Gastos totales de las operaciones	17.905	137	18.042	18.140	590	18.730
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	770	(243)	527	(23)	(590)	(613)
Gastos financieros	(301)		(301)	(264)		(264)
Ingresos financieros	31		31	53		53
Créditos por conversión de préstamos en moneda extranjera	12		12	9		9
Beneficio/(pérdida) de derivados no clasificados como de cobertura	43		43	(12)		(12)
Abono/(carga) neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	2		2	(1)		(1)
Participación en resultados después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	(8)		(8)	17		17
(Pérdida)/beneficio resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	(9)	(17)	(26)	7		7
Cargo neto correspondiente a pensiones	(53)		(53)	(43)		(43)
Fondo de comercio negativo	-		-	-	73	73
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos de operaciones continuadas	487	(260)	227	(257)	(517)	(774)
Impuestos	(57)	(19)	(76)	72	44	116
Beneficio/(pérdida) después de impuestos de operaciones continuadas	430	(279)	151	(185)	(473)	(658)
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	(4)	(4)	-	(38)	(38)
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo	430	(283)	147	(185)	(511)	(696)
Atribuible a:						
Accionistas de la matriz	405		122	(205)		(716)
Socios externos	25		25	20		20
	430		147	(185)		(696)
Beneficio/(pérdida) básico por acción (céntimos de €)						
De operaciones continuadas			6,6			(36,7)
De operaciones discontinuadas			(0,2)			(2,0)
Del beneficio/(pérdida) del ejercicio			6,4			(38,7)
Beneficio/(pérdida) diluido por acción (céntimos de €)						
De operaciones continuadas			6,5			(36,7)
De operaciones discontinuadas			(0,2)			(2,0)
Del beneficio/(pérdida) del ejercicio			6,3			(38,7)

⁽¹⁾ Reformulado para reflejar la enmienda de la norma contable NIC 19 "Prestaciones para empleados".

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	2013	2012 (reformulado)
<i>Partidas que pueden ser reclasificados posteriormente en el resultado neto</i>		
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	(203)	36
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	36	19
Variaciones en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	294	156
Diferencias de cambio	(20)	49
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el resultado neto</i>		
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	521	(902)
Otro resultado global total reconocido del periodo, neto de impuestos	628	(642)
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del ejercicio	147	(696)
Resultado total reconocido del ejercicio	775	(1.338)
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	750	(1.358)
Socios externos	25	20
	775	(1.338)
Resultado total reconocido atribuible a accionistas proveniente de:		
Operaciones continuadas	754	(1.320)
Operaciones discontinuadas	(4)	(38)

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	31 de diciembre 2013	31 de diciembre 2012 (reformulado)	1 de enero 2012 (reformulado)
Activo no corriente			
Inmovilizado material	10.228	9.926	9.584
Inmovilizado inmaterial	2.196	1.965	1.724
Inversiones en empresas asociadas	25	180	165
Activos financieros disponibles para la venta	1.092	684	466
Activos derivados de retribuciones a empleados	485	606	703
Instrumentos financieros derivados	35	26	37
Activos por impuesto diferido	501	450	497
Otros activos no corrientes	197	113	71
	14.759	13.950	13.247
Activo corriente			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	12	3	18
Existencias	411	414	400
Deudores comerciales	1.196	1.149	1.175
Otros activos corrientes	631	481	445
Instrumentos financieros derivados	135	70	119
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.092	1.547	1.758
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.541	1.362	1.977
	6.018	5.026	5.892
Total activo	20.777	18.976	19.139
Fondos propios			
Capital suscrito	1.020	928	928
Prima de emisión	5.867	5.280	5.280
Acciones propias	(42)	(17)	(17)
Otras reservas	(2.936)	(3.513)	(2.179)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	3.909	2.678	4.012
Socios externos	307	300	300
Total patrimonio neto	4.216	2.978	4.312
Pasivo no corriente			
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.535	4.128	4.304
Obligaciones de retribuciones a empleados	738	2.129	1.497
Pasivo por impuesto diferido	884	582	814
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	1.796	1.250	1.244
Instrumentos financieros derivados	66	95	55
Otros pasivos a largo plazo	225	250	384
	8.244	8.434	8.298
Pasivo corriente			
Componente corriente de la deuda a largo plazo	587	670	579
Acreedores y otras cuentas por pagar	6.793	6.013	5.377
Instrumentos financieros derivados	528	66	64
Impuesto corriente por pagar	11	12	157
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos	398	803	352
	8.317	7.564	6.529
Total pasivo	16.561	15.998	14.827
Total patrimonio neto y pasivo	20.777	18.976	19.139

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADOS

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2013	2012
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación		
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	527	(613)
Depreciación, amortización y deterioro	1.014	1.414
Variación del capital circulante y otros movimientos distintos de efectivo	320	312
Resolución de la investigación de competencia desleal	(32)	(70)
Aportaciones en efectivo al plan de pensiones (neto de costes de servicio)	(372)	(381)
Intereses pagados	(163)	(187)
Impuestos	(34)	(4)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones continuadas	1.260	471
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones discontinuadas	(42)	(132)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	1.218	339
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(2.196)	(1.239)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	525	46
Efectivo adquirido de combinaciones de negocios (neto de contraprestaciones)	293	(1)
Intereses percibidos	27	43
(Aumento)/disminución de otros depósitos remunerados a corto plazo	(593)	246
Dividendos percibidos	3	14
Otros movimientos de inversión	6	3
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(1.935)	(888)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación		
Préstamos a largo plazo	1.529	534
Fondos procedentes del componente de patrimonio del bono convertible	72	-
Amortización de préstamos	(275)	(338)
Amortización de arrendamientos financieros	(402)	(331)
Adquisición de acciones propias	(42)	-
Adquisición de socios externos	(24)	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros	(20)	(21)
Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación	838	(156)
Aumento/(disminución) neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	121	(705)
Diferencias netas por cambio de divisa	58	90
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	1.362	1.977
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	1.541	1.362
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	2.092	1.547
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados⁽¹⁾	3.633	2.909

⁽¹⁾ La posición de efectivo del Grupo también incluye unos fondos equivalentes a 217 millones de euros de efectivo restringido de los cuales 184 millones de euros han sido reconocidos por el Banco Central de Venezuela, pero todavía no han sido repatriados. Esta es una práctica común para las aerolíneas que operan en Venezuela. Entre febrero y diciembre de 2013, el plazo necesario para repatriar efectivo ha pasado a ser 12 meses.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio el 31 de diciembre de 2013

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas ⁽¹⁾	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero 2013	928	5.280	(17)	(1.436)	4.755	300	5.055
Reformulación	-	-	-	(2.077)	(2.077)	-	(2.077)
A 1 de enero 2013 (reformulado)	928	5.280	(17)	(3.513)	2.678	300	2.978
Total del resultado global del ejercicio, neto de impuestos	-	-	-	750	750	25	775
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	30	30	-	30
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	17	(9)	8	-	8
Adquisición de acciones propias	-	-	(42)	-	(42)	-	(42)
Componente de renta variable de la emisión de bonos convertibles	-	-	-	72	72	-	72
Socios externos derivados de combinaciones de negocios	-	-	-	-	-	26	26
Adquisición de socios externos	-	-	-	-	-	(24)	(24)
Emisión de acciones ordinarias vinculada a los bonos convertibles	92	587	-	(266)	413	-	413
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	(20)
A 31 de diciembre 2013	1.020	5.867	(42)	(2.936)	3.909	307	4.216

⁽¹⁾El saldo final incluye una pérdida acumulada de 814 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 1.235 millones de euros).

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 (reformulado)

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Inversión en acciones propias	Otras reservas ⁽¹⁾	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero 2012	928	5.280	(17)	(805)	5.386	300	5.686
Reformulación	-	-	-	(1.374)	(1.374)	-	(1.374)
A 1 de enero 2012 (reformulado)	928	5.280	(17)	(2.179)	4.012	300	4.312
Total del resultado global del ejercicio, neto (reformulado)	-	-	-	(1.358)	(1.358)	20	(1.338)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	24	24	-	24
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	(20)
A 31 de diciembre 2012	928	5.280	(17)	(3.513)	2.678	300	2.978

⁽¹⁾ El saldo final incluye pérdidas acumuladas por 1.306 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 743 millones de euros)

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo, "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión de las dos compañías para crear un nuevo grupo de líneas aéreas líder en Europa. Como consecuencia de la fusión, se creó International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo"), que aglutina los intereses de ambos grupos de líneas aéreas. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010.

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, SIBE).

Los estados financieros consolidados resumidos del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 se han formulado conforme a la NIC 34 para su publicación por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2014. Los estados financieros consolidados resumidos que se adjuntan no son las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad, y han sido extraídos de los estados financieros auditados a 31 de diciembre de 2013. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por tanto ha continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar las cuentas anuales.

Para la elaboración de los presentes estados financieros consolidados resumidos se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en los Estados Financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, excepto como se describe en la nota 2. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 se han depositado en el Registro Mercantil de Inglaterra y Gales y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") respaldadas por la Unión Europea y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF) de la International Accounting Standards Board (IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros no estaba calificado.

Durante el año, IAG incrementó su participación accionarial en Vueling Airlines, S.A. (Vueling) del 45,85% hasta el 99,36% después de completar tres operaciones. El Grupo IAG ya poseía indirectamente un 45,85% de Vueling a través de su filial Iberia. El 26 de abril de 2013, el Grupo adquirió otro 44,66% del capital social emitido de Vueling por un importe total de 124 millones de euros. El 7 de agosto de 2013, el Grupo compró otro 7,01% del capital social de Vueling por un total de 19 millones de euros, con lo que la participación total del Grupo IAG en Vueling se situó en el 97,52%. Durante los meses de noviembre y diciembre de 2013, el Grupo compró otro 1,84% del capital social de Vueling por un total de 5 millones de euros, tras lo cual la participación total del Grupo IAG en Vueling se situó a 31 de diciembre de 2013 en el 99,36%.

El 14 de mayo de 2013 el Grupo emitió bonos convertibles a interés fijo por valor de 390 millones de euros, con los cuales captó un importe neto de 386 millones de euros, que ofrecen un cupón del 1,75% y son convertibles en acciones ordinarias a elección del titular antes de su vencimiento en mayo de 2018 o en esa fecha. El precio de conversión quedó fijado con una prima del 35% respecto al precio de las acciones del Grupo en la fecha de emisión. El Grupo se reserva la opción de reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, si se cumplen ciertos criterios preestablecidos.

El 16 de agosto de 2013 IAG anunció que British Airways había ejercido su opción de reembolsar íntegramente la emisión de bonos convertibles al 5,80% por valor de 350 millones de libras esterlinas. Como alternativa al reembolso de los bonos, se ofreció a los titulares la posibilidad de canjear los bonos por acciones ordinarias de la Sociedad, de acuerdo con los términos y condiciones de la emisión. Durante los meses de agosto y septiembre de 2013, todos los bonistas ejercieron la opción de canjear sus bonos convertibles por acciones ordinarias, hecho que se tradujo en la emisión de 184.708.966 acciones nuevas.

2. POLÍTICAS CONTABLES

Las políticas contables y los métodos de cálculo adoptados son coherentes con los empleados en las cuentas anuales correspondientes al periodo finalizado a 31 de diciembre de 2012, tal y como se describe en los estados financieros de IAG, excepto en lo que se menciona a continuación.

Reformulación respecto al periodo anterior: Adopción de la norma contable NIC 19 "Prestaciones para empleados"

El Grupo ha adoptado las enmiendas a la NIC 19 "Prestaciones para empleados" desde el 1 de enero de 2013 y las ha aplicado con carácter retrospectivo a la información comparativa.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

2. **POLÍTICAS CONTABLES** continuación

En la norma revisada se ha suprimido el uso del enfoque de la banda de fluctuación. Este cambio dará lugar al reconocimiento de todas las nuevas mediciones de todos los activos y pasivos de planes de pensiones de prestación definida, incluidas ganancias y pérdidas, en el Estado de resultado global. Los déficits y superávits de los planes de prestación definida ahora se reconocen íntegramente en el balance, con arreglo a las restricciones sobre superávits derivadas del techo de los activos. Las ganancias acumuladas no reconocidas en el Airways Pension Scheme (APS) no se reconocerán, ya que estarán completamente restringidas por el techo de activos de APS. A 31 de diciembre de 2012 el pasivo neto de pensiones se incrementó para reflejar las pérdidas netas acumuladas no reconocidas anteriormente; siendo el incremento de dicho pasivo de 2.697 millones de euros, aunque quedó parcialmente contrarrestado por la disminución del correspondiente pasivo por impuestos diferidos de 620 millones de euros. El patrimonio neto total ha sido reajustado a 31 de diciembre de 2012 para reducirlo en 2.077 millones de euros hasta los 2.978 millones de euros.

La norma revisada también exigirá que el Grupo determine el ingreso o gasto neto de intereses del ejercicio del activo o pasivo neto de planes de pensiones de prestación definida aplicando el tipo de descuento utilizado al inicio del periodo para medir la obligación de planes de pensiones de prestación definida con respecto al activo o pasivo neto de planes de pensiones de prestación definida al inicio del ejercicio. Tiene en cuenta cualquier cambio en el activo o pasivo neto de planes de pensiones de prestación definida que se produzca durante el ejercicio como consecuencia de las aportaciones y los pagos de prestación. Anteriormente, el Grupo determinaba los ingresos por intereses de los activos afectos a los planes en función de su tasa de rentabilidad prevista a largo plazo. Antes de adoptar la modificación, el Grupo tenía ingresos o gastos financieros derivados de la amortización de las pérdidas actuariales por encima de la banda de fluctuación y del efecto del techo de activos de *Airways Pension Scheme* (APS); tras la adopción de la norma revisada, se reconocerán todas las pérdidas y ganancias actuariales de inmediato en el Estado de resultado global, al igual que los cambios en el techo de activos de APS.

La reformulación respecto al periodo anterior ha producido un descenso del cargo financiero neto por pensiones para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012 de 223 millones de euros; 44 millones por la eliminación de cargos financieros asociados a la amortización de pérdidas actuariales superiores a la banda de fluctuación y 179 millones debido a las restricciones relacionadas con el techo de los activos.

La modificación de la NIC 19 no provocará ningún cambio en la valoración actuarial en lo que respecta a la "valoración trienal" y tampoco tendrá repercusiones para el perfil de las contribuciones de financiación del déficit que se acuerden con los administradores de los planes.

La reformulación registrada por el Grupo se resume a continuación:

Ejercicio a 31 de diciembre de 2012

Millones de euros	Efecto en la cuenta de resultados			Efecto en el Estado de resultado global			Total del resultado global ⁽¹⁾
	(Gastos)/Ingresos financieros netos correspondientes a pensiones	Impuestos	Pérdida después de impuestos ⁽¹⁾	Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	Otros	Otros resultados globales	
Importe declarado en el ejercicio 2012	(266)	112	(885)	-	288	288	(597)
Reformulación	223	4	227	(902)	(28)	(930)	(703)
Importe reformulado del ejercicio 2012	(43)	116	(658)	(902)	260	(642)	(1.300)
Atribuible a:							
Accionistas de la matriz			(678)				(1.320)
Socios externos			20				20
Importe reformulado del ejercicio 2012			(658)				(1.300)

⁽¹⁾ Antes de operaciones discontinuadas.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

2. POLÍTICAS CONTABLES continuación

A 31 de diciembre 2012

Millones de euros	Activos afectos a los compromisos de retribuciones a empleados	Total activo no corriente	Total activo	Obligaciones de retribuciones a empleados	Pasivo por impuesto diferido	Total pasivo no corriente	Total pasivo	Total patrimonio neto
Saldo declarado a 31 de diciembre de 2012	1.467	14.811	19.837	293	1.202	7.218	14.782	5.055
Efecto acumulado de periodos anteriores, reformulación	(861)	(861)	(861)	1.836	(620)	1.216	1.216	(2.077)
Saldo reformulado a 31 de diciembre de 2012	606	13.950	18.976	2.129	582	8.434	15.998	2.978

A 31 de diciembre de 2011

Millones de euros	Activos afectos a los compromisos de retribuciones a empleados	Total activo no corriente	Total activo	Obligaciones de retribuciones a empleados	Pasivo por impuesto diferido	Total pasivo no corriente	Total pasivo	Total patrimonio neto
Saldo declarado a 31 de diciembre de 2011	1.317	13.861	19.753	277	1.274	7.538	14.067	5.686
Efecto acumulado de periodos anteriores, reformulación	(614)	(614)	(614)	1.220	(460)	760	760	(1.374)
Saldo reformulado a 31 de diciembre de 2011	703	13.247	19.139	1.497	814	8.298	14.827	4.312

El Grupo ha adoptado las siguientes normas, interpretaciones y revisiones desde el 1 de enero de 2013:

NIIF 7 (modificación) "Instrumentos financieros: Información a revelar", en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2013. Los cambios incluyen varias aclaraciones relacionadas con la divulgación de instrumentos financieros. La norma requiere un cambio en la presentación de las notas a los estados financieros del Grupo, pero no afecta a los beneficios declarados.

NIIF 13 "Medición del valor razonable", en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2013. La norma pretende mejorar la coherencia y reducir la complejidad aportando una definición precisa de valor razonable y una única fuente de medición del valor razonable y requisitos de desglose para su utilización en todas las NIIF. Los requisitos no amplían el uso de la contabilización a valor razonable, aunque ofrecen directrices sobre cómo debería ser aplicada cuando su uso ya sea obligatorio o cuando otras NIIF lo permitan. La norma requiere un cambio en la presentación de las notas a los estados financieros del Grupo, pero no afecta a los beneficios declarados.

NIC 1 (Modificación) "Presentación de estados financieros", en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de julio de 2012. Esta enmienda obliga a las empresas a agrupar los ítems dentro de otros resultados globales que puedan ser reclasificados a la sección de resultados de la cuenta de resultados. Las partidas del Estado de resultado global deben presentarse como un único estado o dos estados primarios consecutivos.

Otras modificaciones derivadas de mejoras a las normas no afectan de ningún modo a las políticas contables, la situación financiera o los resultados del Grupo. El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna norma, interpretación o revisión que se haya emitido pero que aún no esté vigente.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS

El 26 de abril de 2013, el Grupo adquirió un 44,66% adicional del capital social emitido de Vueling por un precio de 9,25 euros por acción, tras lo cual la participación accionarial del Grupo IAG en Vueling quedó fijada en el 90,51%. El Grupo IAG ya poseía indirectamente un 45,85% de Vueling a través de su filial Iberia.

La adquisición contribuirá a ampliar la diversificación geográfica del Grupo. A través de la posición líder de Vueling en Barcelona y a su crecimiento en el resto de Europa, IAG prevé generar unas sinergias incrementales principalmente mediante compras y financiación, además de beneficiarse de la plataforma de bajo coste que incorpora Vueling.

Los costes de transacción incurridos en la adquisición de Vueling, que totalizaron 5 millones de euros, fueron registrados en la cuenta de Propiedad, TI y otros gastos de la Cuenta de resultados correspondiente al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2013.

A partir del 26 de abril de 2013, la aportación de Vueling a los resultados consolidados del Grupo se materializó en unos ingresos totales de 1.130 millones de euros y en un beneficio de las operaciones de 168 millones de euros. Si Vueling se hubiera consolidado desde el 1 de enero de 2013, el Grupo habría declarado unos ingresos totales de 18.851 millones de euros y un beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales de 496 millones de euros en el ejercicio anual cerrado el 31 de diciembre de 2013.

Los activos y pasivos resultantes de la adquisición fueron los siguientes:

Millones de euros	Valor razonable
Inmovilizado material	3
Activos intangibles	
Marca	35
Derechos de aterrizaje ⁽¹⁾	89
Otros	16
Otros activos no corrientes	171
Efectivo y activos líquidos equivalentes	417
Otros depósitos remunerados corrientes	13
Deudores comerciales ⁽²⁾	70
Otros activos corrientes	120
Acreedores y otras cuentas por pagar	(436)
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	(223)
Pasivo por impuesto diferido	(26)
Activos/(pasivos) netos identificables adquiridos	249

⁽¹⁾ Los derechos de aterrizaje han sido valorados como activos de vida útil indefinida y serán sometidos anualmente a la prueba de deterioro de valor.

⁽²⁾ El importe bruto contractual de deudores comerciales es de 70 millones de euros, de los que se espera cobrar un 100%.

El fondo de comercio se reconoce del siguiente modo:

Millones de euros	
Contraprestación en efectivo para la obtención de control ⁽¹⁾	124
Valor razonable de participaciones preexistentes en Vueling	127
Precio de compra que representa la participación del 90,51% de IAG en Vueling	251
Socios externos ⁽²⁾	26
Valor razonable de activos netos identificables	249
Fondo de comercio	28

⁽¹⁾ No existe contraprestación diferida ni contingente.

⁽²⁾ Los socios externos a 26 de abril de 2013, se han valorado en 9,25 euros por acción.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS continuación

Adquisición de nuevos paquetes accionariales en Vueling

El Grupo incrementó su participación en Vueling posteriormente a la obtención de control. Un incremento en el porcentaje de propiedad de una filial se registra como un descenso de los socios externos sin que afecte al precio de compra original.

Durante el segundo semestre del año, el Grupo compró otro 8,85% del capital social emitido de Vueling en tres operaciones diferentes, con lo que aumentó su porcentaje de propiedad del 90,51% al 99,36%. El coste total de la compra de las acciones adicionales de Vueling fue de 24 millones de euros y todas las operaciones se cerraron a 9,25 euros por acción. El Grupo reconoció un descenso de los socios externos por valor de 24 millones de euros.

4. OPERACIONES DISCONTINUADAS

En 2012, el Grupo compró bmibaby y bmi regional a través de su filial British Airways en el marco de la adquisición de British Midland Airways Limited. Dado que bmibaby y bmi regional no formaban parte de los planes a largo plazo del Grupo, se presentaron como operaciones discontinuadas. bmi regional fue vendida así a Sector Aviation Holdings Ltd el 1 de junio de 2012. bmibaby dejó de operar en septiembre de 2012, una vez retiradas todas las 14 aeronaves antes de devolvérselas a los arrendadores.

En 2013 no se registraron ingresos (2012: 90 millones de euros) y los gastos de explotación ascendieron a 4 millones de euros (2012: 128 millones de euros), derivados de costes adicionales asumidos en relación con la devolución de aviones a empresas de leasing. No se registraron ingresos financieros, gastos financieros ni impuestos en relación con las operaciones discontinuadas (2012: cero).

5. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2013	2012
Gastos de reestructuración - personal ⁽¹⁾	268	202
Gastos de reestructuración - flota ⁽¹⁾	44	-
Gastos de combinación de negocios ⁽²⁾	5	87
Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición ⁽³⁾	(10)	(7)
Revisión de las prestaciones por servicios prestados pasados en EE.UU. ⁽⁴⁾	(170)	-
Cambio en las estimaciones del programa de viajeros frecuentes ⁽⁵⁾	106	-
Liquidación de la investigación sobre competencia ⁽⁶⁾	-	(35)
Deterioro del inmovilizado inmaterial y del precio de compra sobre el valor contable ⁽⁷⁾	-	343
Reconocidos como gastos de la explotación	243	590
Pérdidas adquisición por fases ⁽⁸⁾	17	-
Pérdidas de operaciones discontinuadas ⁽⁹⁾	4	38
Fondo de comercio negativo ⁽¹⁰⁾	-	(73)
Total cargo excepcional antes de impuestos	264	555

⁽¹⁾ *Gastos de reestructuración*

Se ha reconocido un gasto de reestructuración de 312 millones de euros en relación con el Plan de Transformación de Iberia (2012: 202 millones de euros). Los gastos de reestructuración de plantilla asociados al citado Plan se registraron en 2012; su cálculo se basó en la previsión realizada por el Comité de Dirección sobre la aplicación de la nueva ley laboral vigente en España. Durante el periodo, se reconocieron costes de reestructuración de plantilla adicionales de 265 millones de euros para reflejar el mayor coste asociado a indemnizaciones por despido, según se propone en el acuerdo de mediación.

También se han registrado unos gastos de reestructuración de 47 millones de euros asociados a la devolución de flota arrendada y a la retirada de aeronaves propias.

⁽²⁾ *Gastos de combinación de negocios*

Se han reconocido gastos de transacción de 5 millones de euros en relación con Vueling en el periodo finalizado a 31 de diciembre de 2013.

Se registró un gasto de reestructuración por valor de 25 millones de euros en relación con bmi en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012, y gastos de transacción e integración de 62 millones de euros. Se reconoció un crédito fiscal de 18 millones de euros.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

5. PARTIDAS EXCEPCIONALES continuación

⁽³⁾ *Derivados e instrumentos financieros*

El 21 de enero de 2011, Iberia tenía una cartera de coberturas de flujos de caja con un beneficio neto a valor de mercado de 67 millones de euros registrado en "Otras reservas" en el balance de situación. El 26 de abril de 2013, Vueling tenía una cartera de coberturas de flujos de caja con un valor de mercado neto próximo a cero registrado en la partida Otras reservas del Balance de situación. Al liquidarse estas posiciones de cobertura de flujos de caja, Iberia y Vueling reclasifican el beneficio de otras reservas en la Cuenta de resultados.

El Grupo no reconoce los beneficios netos de la cobertura de flujos de caja previa a la adquisición en "Otras reservas" del balance consolidado, dando lugar a costes de combustible y arrendamiento operativo de flota sin descontar los beneficios de la cobertura de flujos de efectivo contratados con anterioridad a la adquisición. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013, esto ha producido una disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota declarados de 4 millones de euros (2012: disminución 7 millones de euros) y una disminución del gasto de combustible de 6 millones de euros y 3 millones de euros en relación a cargos fiscales (2012: cargo fiscal de 2 millones de euros).

⁽⁴⁾ *Revisión de las prestaciones por servicios prestados en EE.UU.*

El Grupo realizó cambios en el plan de prestaciones médicas post-empleo de EE.UU. (PRMB Post-Retirement Medical Benefits) durante el año 2013 para poner en consonancia el nivel de las prestaciones con las tendencias nacionales en EE.UU. Este plan se contabiliza de forma similar a un plan de prestación definida, lo que significa que cualquier reducción de las prestaciones trae consigo el reconocimiento de una reducción en los costes por servicios prestados cuando se produce la modificación del plan. Este cambio se ha traducido en el reconocimiento de una reducción excepcional de los costes de personal por valor de 170 millones de euros durante el año, y un cargo fiscal diferido relacionado de 39 millones de euros.

⁽⁵⁾ *Cambio en las estimaciones del programa de viajeros frecuentes*

Durante el año 2013, la dirección revisó las estimaciones relacionadas con los ingresos del programa de viajeros frecuentes, reconocidos en el momento del canje. Históricamente, los sistemas informáticos de gestión han limitado la fiabilidad del reconocimiento de ingresos en el punto de salida del vuelo. En el marco de un esfuerzo en el conjunto del Grupo para revisar los programas actuales de viajeros frecuentes, se han desarrollado sistemas de información para calcular mejor los ingresos que deberían diferirse hasta el momento de la salida del vuelo; estos sistemas se implantaron durante el año y dieron lugar a una reducción de los ingresos de pasaje en el ejercicio actual cifrada en 106 millones de euros y un crédito fiscal relacionado de 23 millones de euros.

⁽⁶⁾ *Provisiones*

En abril 2012, British Airways liquidó una sanción con el regulador británico de la competencia (*Office of Fair Trading*) en relación con la investigación de la aplicación de recargos a los pasajeros relativos a los precios del combustible que data del periodo 2004 - 2006. La sanción pactada fue de 70 millones de euros (58,5 millones de libras esterlinas), lo cual ha derivado en la reversión de 35 millones de euros en la provisión dotada a tales efectos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012. La reversión de esta provisión se consideró excepcional por su tamaño y su incidencia y por coherencia con el reconocimiento del cargo original.

⁽⁷⁾ *Deterioro del inmovilizado inmaterial y del precio de compra sobre el valor contable*

Hasta el 31 de diciembre de 2012, se reconoció un cargo de 343 millones de euros por el deterioro de la unidad generadora de efectivo de Iberia. El precio de compra sobre el valor contable derivado de la adquisición de Iberia se depreció por su importe contable íntegro de 249 millones de euros, la marca Iberia fue parcialmente depreciada en 79 millones de euros y otro inmovilizado inmaterial se depreció en 15 millones de euros. Los impuestos diferidos asociados con los activos depreciados han sido revisados dando lugar a un crédito fiscal de 28 millones de euros.

⁽⁸⁾ *Pérdida por adquisición por etapas*

Como consecuencia de la inversión original de Iberia en Vueling, la combinación se realizó en varias fases. El Grupo volvió a revaluar su inversión original en Vueling al valor razonable en la fecha de adquisición, lo que dio lugar a pérdida no monetaria de 17 millones de euros reconocida en Pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones dentro de Partidas excepcionales en la Cuenta de resultados.

⁽⁹⁾ *Operaciones discontinuadas*

Las pérdidas después de impuestos procedentes de las operaciones discontinuadas de bmibaby y bmi regional ascienden a 4 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 (2012: 38 millones de euros).

⁽¹⁰⁾ *Fondo de comercio negativo*

El fondo de comercio negativo derivado de la adquisición de bmi, que asciende a 73 millones de euros, fue abonado en los gastos no operativos en la Cuenta de resultados en 2012.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

6. ESTACIONALIDAD

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

7. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

a. Segmentos de negocio

British Airways, Iberia y Vueling se gestionan como sociedades operativas separadas. Las operaciones de cada sociedad se gestionan como una única unidad de negocio. 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. Las decisiones de asignación de recursos por parte del Comité de Dirección de IAG se basan en la rentabilidad de la red, en función principalmente de los mercados 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. Por lo tanto, basándose en el tratamiento dado por el Grupo respecto a las operaciones y en la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos, el Grupo cuenta con tres (2012: dos) segmentos operativos declarables a efectos de presentación de los informes financieros, que se presentan como British Airways, Iberia y Vueling.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013

Millones de euros	British Airways	Iberia	Vueling ⁽¹⁾	No asignados	Total
Ingresos					
Ingresos externos	13.337	4.102	1.130	-	18.569
Ingresos entre segmentos	18	128	3	84	233
Ingresos por segmento	13.355	4.230	1.133	84	18.802
Depreciación, amortización, y deterioro	(851)	(154)	(5)	(4)	(1.014)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones⁽²⁾	830	(482)	168	11	527
Gastos no operativos netos					(300)
Pérdida antes de impuestos de operaciones continuadas					227

(1) Los resultados de Vueling se presentan conforme a las políticas contables del Grupo y representan los resultados generados desde la fecha de adquisición, el 26 de abril de 2013.

(2) El segmento British Airways incluye una ganancia excepcional de 170 millones de euros relacionada con la revisión de las restaciones por servicios prestados en EE.UU. y un cargo excepcional de 102 millones de euros relacionado con el cambio en las estimaciones del programa de viajeros frecuentes; el segmento Iberia comprende un cargo excepcional de 312 millones de euros asociado al Plan de transformación de Iberia y un cargo excepcional de 4 millones de euros relacionados con el cambio en las estimaciones del programa de viajeros frecuentes; y el segmento "No asignados" incluye una ganancia excepcional de 10 millones de euros asociada a derivados e instrumentos financieros y un cargo excepcional de 5 millones de euros relacionado con costes de combinaciones de negocios (nota 5).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

7. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

a. Segmentos de negocio

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2012
(reformulado)

Millones de euros	2012			Total
	British Airways	Iberia	No asignados	
Ingresos				
Ingresos externos	13.312	4.805	-	18.117
Ingresos entre segmentos	26	36	50	112
Ingresos por segmento	13.338	4.841	50	18.229
Depreciación, amortización y deterioro	(886)	(169)	(16)	(1.071)
Deterioro del precio de compra sobre el valor contable y los activos intangibles				
Disminución del precio de compra sobre el valor contable	-	(249)	-	(249)
Activos intangibles	-	(94)	-	(94)
Deterioro del fondo de comercio y los activos intangibles	-	(343)	-	(343)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones⁽¹⁾	295	(896)	(12)	(613)
Ingresos no operativos netos				(161)
Pérdida antes de impuestos de operaciones continuadas				(774)

⁽¹⁾ El segmento "British Airways" incluye un cargo excepcional de 52 millones de euros correspondiente a provisiones y gastos de combinación de negocios, el segmento "Iberia" incluye un cargo excepcional de 202 millones de euros debido a costes de reestructuración y un cargo de 343 millones de euros por deterioro del inmovilizado inmaterial y del precio de compra sobre el valor contable, y el segmento "No asignados" incluye un crédito excepcional por 7 millones de euros correspondientes a derivados e instrumentos financieros (nota 5).

b. Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2013	2012
Reino Unido	6.085	6.029
España	2.839	2.548
EE.UU.	2.677	2.647
Resto del mundo	6.968	6.893
	18.569	18.117

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

7. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

b. Desglose geográfico

Activos por área

A 31 de diciembre de 2013

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	8.891	1.022
España	1.296	1.138
EE.UU.	34	5
No asignados	7	31
Total	10.228	2.196

A 31 de diciembre de 2012

Millones de euros		
Reino Unido	8.460	968
España	1.394	960
EE.UU.	61	5
No asignados	11	32
Total	9.926	1.965

8. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2013	2012 (reformulado)
Gastos financieros		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros	(237)	(226)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(51)	(37)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados para la adquisición de inmovilizado	4	4
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	(7)	1
Abonos de divisa sobre activos financieros fijos	(10)	(6)
	(301)	(264)
Ingresos financieros		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	31	53
Cargo por financiación neta correspondiente a pensiones		
Cargos financieros netos correspondientes a pensiones	(53)	(43)

9. IMPUESTOS

El cargo fiscal para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 es de 76 millones de euros (2012 reformulado: crédito 116 millones de euros).

La mayor parte de las operaciones del Grupo se encuentran gravadas en España y el Reino Unido. El tipo principal del impuesto de sociedades británico se redujo del 24% al 23% a partir del 1 de abril de 2013. Las nuevas rebajas del impuesto de sociedades británico hasta el 21% a partir del 1 de abril de 2014 y hasta el 20% a partir del 1 de abril de 2015 estaban a punto de ser promulgadas durante el año. La rebaja del tipo del impuesto de sociedades británico reduce los pasivos netos por impuesto diferido en 104 millones de euros y se traduce en un abono de 121 millones de euros en la cuenta de resultados.

Excluyendo los activos fiscales no reconocidos durante el periodo de 179 millones de euros y el efecto de la reducción del tipo impositivo, el tipo impositivo efectivo en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 fue del 8%. Esto principalmente refleja el impacto del hecho de que las pérdidas netas registradas en España están sujetas a un tipo impositivo más alto y que los beneficios conseguidos en el Reino Unido están gravados con un tipo impositivo más bajo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

10. BENEFICIOS POR ACCIÓN

Los beneficios básicos por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 se calculan utilizando una media ponderada de 1.905.717.206 acciones ordinarias, ajustándola por acciones mantenidas a efectos de los Planes sobre Acciones para Empleados. Los beneficios diluidos por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 se calculan utilizando una media ponderada de 1.945.241.448 acciones ordinarias diluidas (2012: 2.067.750.454).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013, la Sociedad emitió 184.708.966 acciones ordinarias como resultado de la conversión de los bonos convertibles de British Airways al 5,80% por valor de 350 millones de libras. Esta conversión provocó una ampliación del capital social emitido en 92 millones de euros y un incremento de la prima de emisión en 587 millones de euros. Estas acciones ordinarias confieren los mismos derechos que el resto de acciones emitidas. El número de acciones emitidas a 31 de diciembre de 2013 era de 2.040.078.523 acciones ordinarias de 50 céntimos de euro cada una (2012: 1.855.369.557 acciones ordinarias de 50 céntimos de euro cada una).

11. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración declara que no se pagará ningún dividendo con cargo al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 (2012: cero euros).

12. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2013	9.926	1.965
Altas	2.057	150
Alta mediante combinación de Negocios	3	168
Bajas	(523)	(27)
Reclasificaciones	(15)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(982)	(32)
Movimientos por cambio de divisas	(238)	(28)
Valor neto contable al 31 de diciembre de 2013	10.228	2.196

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable al 1 de enero de 2012	9.584	1.724
Altas	1.118	119
Alta mediante combinación de Negocios	133	499
Bajas	(94)	(4)
Reclasificaciones	(3)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(1.028)	(386)
Movimientos por cambio de divisas	216	13
Valor neto contable al 31 de diciembre de 2012	9.926	1.965

El gasto en inmovilizado autorizado y contratado pero no previsto en las cuentas asciende a 8.745 millones de euros en relación con los compromisos del Grupo (2012: 4.910 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

13. REVISIÓN DEL DETERIORO

A continuación se presentan los importes contables del activo intangible con duración indefinida y del fondo de comercio correspondientes a las tres unidades generadoras de efectivo del Grupo:

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	Total
2013					
Iberia					
A 1 de enero 2013	-	227	253	423	903
A 31 de diciembre 2013	-	227	253	423	903
British Airways					
A 1 de enero 2013	49	-	-	796	845
Altas	-	-	-	15	15
Movimientos por cambio de divisas	(1)	-	-	(22)	(23)
A 31 de diciembre 2013	48	-	-	789	837
Vueling					
A 1 de enero 2013	-	-	-	-	-
Altas mediante combinación de negocios	28	35	-	89	152
A 31 de diciembre 2013	28	35	-	89	152
A 31 de diciembre 2013	76	262	253	1.301	1.892

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	Total
2012					
Iberia					
A 1 de enero 2012	249	306	253	423	1.231
Pérdidas por deterioro reconocidas en el ejercicio	(249)	(79)	-	-	(328)
A 31 de diciembre 2012	-	227	253	423	903
British Airways					
A 1 de enero 2012	48	-	-	280	328
Altas	-	-	-	8	8
Altas mediante combinación de negocios	-	-	-	499	499
Movimientos por cambio de divisas	1	-	-	9	10
A 31 de diciembre 2012	49	-	-	796	845
A 31 de diciembre 2012	49	227	253	1.219	1.748

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables del fondo de comercio, la marca y del programa de fidelización de clientes Avios se han determinado en base a su valor en uso.

El importe recuperable de los derechos de aterrizaje se ha determinado por referencia a transacciones de mercado de activos similares menos los costes de venta, mediante el valor razonable menos los costes de venta o mediante el valor en uso.

El valor en uso se calcula aplicando un modelo de flujos de caja descontados. El valor en uso de la marca se basa en la metodología de derechos (royalties). Las proyecciones de flujos de caja se basan en el plan de negocio aprobado por el Consejo para un periodo de cinco años. Los flujos de caja extrapolados más allá de dicho periodo se proyectan con un incremento de 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 unidad generadora de efectivo (UGE).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

13. REVISIÓN DEL DETERIORO continuación

Cada año el Grupo elabora y aprueba planes de negocio formales para cinco años. Estos planes fueron aprobados en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja según el plan de negocio de Iberia que se han empleado en los cálculos de valor en uso 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 alcanzados con los sindicatos.

Principales hipótesis

Las principales hipótesis y tasas de crecimiento se basan en la rentabilidad histórica y en las expectativas de la dirección sobre el mercado. Las condiciones de mercado en las que Iberia está operando actualmente siguen siendo complicadas. Las perspectivas económicas de España han mejorado y actualmente se prevé que el país vuelva a crecer en 2014. Sin embargo, esto se produce después de dos años de contracción del PIB. El cambio en la tasa de descuento respecto a 2012 refleja los movimientos en los rendimientos de los bonos gubernamentales.

El importe recuperable de la marca Iberia se ha determinado en base a la metodología de derechos (royalties), con una tasa de royalty del 0,60% (2012: 0,60%).

El Plan de negocio asumió un precio del combustible de 100 USD por barril (2012: 110 USD por barril) y un tipo de cambio del USD de 1,30 frente al euro (2012: 1,25) y de 1,56 USD frente a la libra esterlina (2012: 1,57).

%	2013			2012	
	British Airways	Iberia	Vueling	British Airways	Iberia
Tasa de descuento antes de impuestos	10.0	12.2	12.4	10.0	11.7
Tasa de crecimiento perpetua	2.5	-	-	2.5	-

Resumen de los resultados

En 2012, la revisión del deterioro de la marca Iberia se tradujo en un cargo por deterioro de 79 millones de euros. Este deterioro se basó en el plan de negocio aprobado y ajustado por el Plan de Transformación aprobado por el Consejo, el cual está basado en acciones que dependen solamente de la Compañía, sin necesidad de acuerdos adicionales. Este plan contemplaba una reducción de la capacidad del 15%, con la consiguiente reducción de los ingresos previstos. En 2013, el Consejo aprobó el plan de negocio a 5 años, que asumía un pequeño crecimiento de la capacidad en los próximos años después de que Iberia volviera a beneficios. Este plan sustenta la recuperación de una parte del deterioro de la marca. Sin embargo, cuando se aplican las sensibilidades, el margen desaparece. Este último Plan de Negocio depende del crecimiento de las principales economías en las que opera Iberia. Aunque el mercado ha dado señales de mejora, el dato general del PIB español en 2013 fue negativo. A la vista de estos factores, la dirección ha concluido que la reversión del deterioro de la marca no se consideraría apropiada en 2013.

También se realizaron revisiones del deterioro en los valores contables del programa de fidelización de clientes de Iberia y los derechos de aterrizaje de vida útil indefinida de la compañía. Los resultados de estas revisiones individuales permiten mantener el valor contable original de estos activos.

Como resultado de la revisión de deterioro de Iberia en 2012, el fondo de comercio se depreció por su importe contable íntegro, 249 millones de euros y los contratos de franquicia se depreciaron en 15 millones de euros; ambos movimientos se registraron como un cargo excepcional en la partida Depreciación, amortización y deterioro de la Cuenta de resultados.

También se realizaron revisiones del deterioro de los valores contables de los activos intangibles de duración indefinida y el fondo de comercio de British Airways y Vueling. La dirección ha concluido que no es necesario registrar ningún deterioro en estos activos como resultado de estas revisiones.

Sensibilidades

Para la unidad generadora de efectivo Iberia, se han considerado sensibilidades adicionales a nivel de la UGE. Una variación de 0,50 puntos porcentuales de la tasa de descuento después de impuestos aumentaría o reduciría el importe recuperable de la UGE en aproximadamente 170 millones de euros. Un incremento del 4,9% en la tasa de descuento después de impuestos reduciría el importe recuperable al valor contable. Una variación de 0,50 puntos porcentuales de la tasa de crecimiento perpetua aumentaría o reduciría el importe recuperable en aproximadamente 140 millones de euros.

Ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis sobre la unidad generadora de efectivo de British Airways o Vueling provocará que los importes contables del fondo de comercio excedan de los importes recuperables.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

14. **ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA**

Los activos no corrientes mantenidos para la venta de 12 millones de euros (2012: 3 millones de euros) corresponden a cuatro aviones Boeing 737 y un avión Boeing 767 retirados del servicio (2012: bienes inmuebles adquiridos en el marco de la compra de bmi). Estos aviones se incluyen en el segmento de explotación de British Airways y saldrán del negocio en un plazo de 12 meses desde el 31 de diciembre de 2013.

El Grupo vendió bienes inmuebles mantenidos para la venta por un valor neto contable de 3 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 no generando ni beneficio ni pérdida (2012: valor neto contable de 31 millones de euros, no generando ni beneficio ni pérdida).

15. **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 2013 y 31 de diciembre de 2012 por tipo y clasificación:

Millones de euros	Activos financieros						Valor contable total
	Préstamos y partidas por cobrar	Activos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos disponibles para la venta	Activos mantenidos hasta el vencimiento	Activos no financieros	
AI 31 de diciembre de 2013							
Activos no corrientes							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	1.092	-	-	1.092
Instrumentos financieros derivados	-	-	35	-	-	-	35
Otros activos no corrientes	182	-	-	-	-	15	197
Activos corrientes							
Deudores comerciales	1.196	-	-	-	-	-	1.196
Otros activos corrientes	270	-	-	-	-	361	631
Instrumentos financieros derivados	-	-	135	-	-	-	135
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.744	-	-	-	348	-	2.092
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.541	-	-	-	-	-	1.541
Pasivos financieros							
Pasivos no corrientes							
Deudas financieras con intereses a largo plazo	-	-	4.535	-	-	-	4.535
Instrumentos financieros derivados	-	-	-	-	66	-	66
Otros pasivos a largo plazo	-	-	7	-	-	218	225
Pasivos corrientes							
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	-	587	-	-	-	587
Acreedores y otras cuentas a pagar	-	-	3.176	-	-	3.617	6.793
Instrumentos financieros derivados	-	-	-	-	528	-	528

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

15. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA continuación

A 31 de diciembre de 2012	Activos financieros						Valor contable total
	Préstamos y partidas por cobrar	Activos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos disponibles para la venta	Activos mantenidos hasta el vencimiento	Activos no financieros	
Millones de euros							
Activos no corrientes							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	684	-	-	684
Instrumentos financieros derivados	-	-	26	-	-	-	26
Otros activos no corrientes	92	-	-	-	4	17	113
Activos corrientes							
Deudores comerciales	1.149	-	-	-	-	-	1.149
Otros activos corrientes	123	-	-	-	-	358	481
Instrumentos financieros derivados	-	-	70	-	-	-	70
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.543	-	-	-	4	-	1.547
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.362	-	-	-	-	-	1.362
Pasivos financieros							
	Préstamos y cuentas a pagar	Pasivos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	Valor contable total		
Millones de euros							
Pasivos no corrientes							
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.128	-	-	-	-	-	4.128
Instrumentos financieros derivados	-	-	95	-	-	-	95
Otros pasivos a largo plazo	18	-	-	-	232	-	250
Pasivos corrientes							
Componente corriente de la deuda a largo plazo	670	-	-	-	-	-	670
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.378	-	-	-	2.635	-	6.013
Instrumentos financieros derivados	-	-	66	-	-	-	66

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 del siguiente modo:

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados funcionales activos para activos y pasivos idénticos;

Nivel 2: Inputs distintos de precios cotizados incluidos en nivel 1 que son observables respecto al activo o el pasivo, de forma directa o indirecta; y

Nivel 3: Inputs para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo al 31 de diciembre de 2013 se detallan a continuación:

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

15. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA continuación

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
Activos financieros					
Activos financieros disponibles para la venta	1.070	-	22	1.092	1.092
Coberturas de arrendamiento de aeronaves ⁽¹⁾	-	4	-	4	4
Contratos de divisas a plazo ⁽¹⁾	-	3	-	3	3
Derivados de combustible ⁽¹⁾	-	158	-	158	158
Contratos de opciones sobre divisas ⁽¹⁾	-	5	-	5	5
Pasivos financieros					
Deudas financieras:					
Arrendamientos financieros	-	3.937	-	3.937	3.770
Préstamos a tipo fijo	452	585	-	1.037	931
Préstamos a tipo variable	13	408	-	421	421
Coberturas de arrendamiento de aeronaves ⁽²⁾	-	37	-	37	37
Swaps de divisas ⁽²⁾	-	2	-	2	2
Contratos de divisas a plazo ⁽²⁾	-	94	-	94	94
Derivados de combustibles ⁽²⁾	-	2	-	2	2
Cobertura de activos disponibles para la venta	-	437	-	437	437
Contratos de opciones sobre divisas ⁽²⁾	-	22	-	22	22

⁽¹⁾ La parte corriente de activos financieros derivados es de 135 millones de euros.

⁽²⁾ La parte corriente de pasivos financieros es de 528 millones de euros.

b. Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo al 31 de diciembre de 2012 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
Activos financieros					
Activos financieros disponibles para la venta	655	-	29	684	684
Coberturas de arrendamiento de aeronaves ⁽¹⁾	-	8	-	8	8
Contratos de divisas a plazo ⁽¹⁾	-	2	-	2	2
Derivados de combustible ⁽¹⁾	-	71	-	71	71
Contratos de opciones sobre divisas ⁽¹⁾	-	15	-	15	15
Pasivos financieros					
Deudas financieras:					
Arrendamientos financieros	-	3.303	-	3.303	3.072
Préstamos a tipo fijo	794	389	-	1.183	1.036
Préstamos a tipo variable	14	676	-	690	690
Coberturas de arrendamiento de aeronaves ⁽²⁾	-	34	-	34	34
Swaps de divisas ⁽²⁾	-	2	-	2	2
Contratos de divisas a plazo ⁽²⁾	-	30	-	30	30
Derivados de combustibles ⁽²⁾	-	22	-	22	22
Cobertura de activos disponibles para la venta	-	52	-	52	52
Contratos de opciones sobre divisas ⁽²⁾	-	21	-	21	21

⁽¹⁾ La parte corriente de activos financieros derivados es de 70 millones de euros.

⁽²⁾ La parte corriente de pasivos financieros derivados es de 66 millones de euros.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

15. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA continuación

No se produjeron transferencias entre los Niveles 1 y 2 durante el ejercicio. Las transferencias entre los Niveles 2 y 3 se tratan en la conciliación del Nivel 3.

De los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior, sólo los préstamos y arrendamientos financieros no se miden a valor razonable en base recurrente.

El valor razonable del efectivo y los depósitos a corto plazo, los deudores comerciales, los acreedores comerciales, los descubiertos bancarios y otros pasivos corrientes se aproximan a su valor contable, debido fundamentalmente a los vencimientos a corto plazo de estos instrumentos.

El Grupo utilizó los métodos e hipótesis siguientes en el cálculo de la información sobre el valor razonable de instrumentos financieros:

Nivel 1

El valor razonable de los instrumentos financieros negociados en mercados activos está basado en los precios cotizados de mercado en la fecha del balance. 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, 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.

Los instrumentos incluidos en el Nivel 1 incluyen inversiones cotizadas en inmovilizado clasificadas como disponibles para la venta y préstamos con intereses (notas en euros-libras esterlinas y bonos en euros-libras esterlinas con vencimiento en 2016). Estos son los valores de mercado al 31 de diciembre de 2013.

Nivel 2

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina usando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración dan preferencia al uso de datos de mercado observables allí donde existan y hacen el menor uso posible de las estimaciones de entidades.

Se formalizan operaciones con divisas a plazo y contratos de derivados de combustible extrabursátiles (OTC) con diferentes contrapartes, fundamentalmente instituciones financieras con elevadas calificaciones crediticias. Estos instrumentos 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 correspondientes al 31 de diciembre de 2013.

La cobertura de los activos disponibles para la venta adopta la forma de un equity collar. La valoración de este equity collar está basada en un modelo de Black Scholes, que se fija en el precio al contado de la acción, el precio de ejercicio, la volatilidad de la acción y la curva de tipos de interés en euros basada en datos de mercado.

Todas las estimaciones de valor razonable resultantes se incluyen en el Nivel 2, excepto para determinadas inversiones que se explican a continuación y que están clasificadas en el Nivel 3.

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 2013	31 de diciembre 2012
Saldo inicial	29	28
Ganancias reconocidas en beneficio o pérdida ⁽¹⁾	1	1
Ventas	(2)	(3)
Liquidaciones	(6)	-
Ajuste del valor razonable tras la enajenación	-	3
Saldo final del periodo	22	29

⁽¹⁾ Incluido en Abono/(carga) relacionado con activos financieros disponibles para la venta" en la cuenta de resultados.

Durante el ejercicio, no se produjeron entradas o salidas materiales en las mediciones de valor razonable de Nivel 3.

El valor razonable de los activos financieros de Nivel 3 no puede medirse de forma fiable; por lo tanto, estos activos se reconocen a su coste histórico menos las pérdidas por deterioro acumuladas.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

16. CONCILIACIÓN DE LOS FLUJOS DE EFECTIVO NETOS CON LOS MOVIMIENTOS DE LA DEUDA NETA

Millones de euros	31 de diciembre	
	2013	2012
Disminución de efectivo y otros activos líquidos equivalentes durante el ejercicio (excluyendo combinaciones de negocios)	(114)	(607)
Aumento/(disminución) de otros depósitos remunerados a corto plazo	593	(246)
Fondos/(deuda) netos adquiridos mediante Combinación de negocios	306	(41)
Aumento/(disminución) de efectivo después de diferencias de cambio	785	(894)
Salidas de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	677	669
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(1.529)	(534)
(Aumento)/disminución de la deuda neta como consecuencia de los flujos de caja de financiación	(852)	135
Diferencias de cambio y otros movimientos no de efectivo⁽¹⁾	467	18
Disminución/(aumento) de la deuda neta durante el periodo	400	(741)
Deuda neta a 1 de enero	(1.889)	(1.148)
Deuda neta a 31 de diciembre	(1.489)	(1.889)

⁽¹⁾ Incluye el efecto no monetario de la conversión de los 350 millones de libras esterlinas de los bonos convertibles de British Airways que fue de 372 millones de euros.

La deuda neta comprende las partidas corrientes y no corrientes de deudas a largo plazo, menos el efectivo y los activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo.

17. DEUDAS

Millones de euros	31 de diciembre	31 de diciembre
	2013	2012
Corrientes		
Préstamos bancarios y otros	183	235
Arrendamientos financieros	404	435
	587	670
No corrientes		
Préstamos bancarios y otros	1.169	1.491
Arrendamientos financieros	3.366	2.637
	4.535	4.128

En mayo de 2013 el Grupo emitió bonos convertibles a un tipo de interés fijo por valor de 390 millones de euros, con los cuales captó unos recursos netos de 386 millones de euros, que ofrecen un tipo de cupón del 1,75% y son convertibles en acciones ordinarias si el titular así lo decide antes o a su vencimiento en mayo de 2018. El precio de conversión se estableció con una prima del 35% respecto al precio de las acciones del Grupo en la fecha de emisión. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, si se cumplen ciertos criterios preestablecidos. El componente de renta variable de los bonos convertibles emitidos se incluye en "Otras reservas". Desde la emisión, y a 31 de diciembre de 2013, continuaban en circulación 91.758.228 opciones.

En agosto 2009, British Airways realizó una emisión de bonos convertibles por valor de 350 millones de libras esterlinas a un tipo de interés fijo del 5,8%, convertible en acciones ordinarias si el titular decide ejercer la opción antes o a su vencimiento en agosto 2014. El componente de renta variable de los bonos convertibles emitidos se incluye en el capítulo "Otras reservas". Durante los meses de agosto y septiembre de 2013, todos los bonistas ejercieron la opción de canjear sus bonos convertibles por acciones ordinarias de la Sociedad de acuerdo con los términos y condiciones de los títulos, hecho que se tradujo en la emisión de 184.708.966 acciones nuevas.

En junio de 2013, el Grupo realizó una emisión de bonos EETC garantizados por valor de 927 millones de dólares. A 31 de diciembre de 2013, se había realizado una disposición de 496 millones de dólares.

El arrendamiento financiero suscrito por el Grupo en relación con un Airbus A340-600 está sujeto a cláusulas financieras covenants cuyo cumplimiento se verifica anualmente. Este arrendamiento se formalizó con un sindicato bancario. El Grupo ha informado al sindicato que ha incumplido dos de las cláusulas en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013. A consecuencia de estos incumplimientos, técnicamente el arrendamiento financiero ha pasado a ser exigible en cualquier momento y se han clasificado 84 millones de dólares (61 millones de euros) como corrientes. Las entidades se han mostrado positivas al respecto y se espera que se formalice la dispensa en la primera mitad del año.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

17. DEUDAS continuación

Tres de los arrendamientos operativos de aeronaves A340-600 por parte del Grupo también están sujetos al cumplimiento de ciertas obligaciones financieras "covenants" que se revisan anualmente. IAG ha comunicado a sus prestamistas que había incumplido dos de los covenants en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013. El resto de los pagos de los arrendamientos operativos, que asciende a 243 millones de dólares (176 millones de euros), vencerá técnicamente en un año. Las entidades se han mostrado positivas al respecto y se espera que se formalice la dispensa en la primera mitad del año.

18. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo se concedieron 8.995.886 acciones condicionadas en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (*Performance Share Plan*, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. No se prevé realizar pagos hasta la consolidación de las acciones. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto se calcula en la fecha de concesión utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones en las que se concedieron las opciones. Los datos medios ponderados utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP concedidos en el periodo son los siguientes:

Volatilidad prevista del precio de la acción (%): 40
 Vigencia prevista de las opciones (años): 3
 Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (libras esterlinas): 2,69

El Grupo también concedió acciones en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo (*Bonus Deferral Plan*, BDP), a tenor del cual se concedieron 2.753.837 acciones condicionadas durante el ejercicio.

19. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS

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.

Milliones de euros				2013
	APS	NAPS	Otro	Total
Activos del plan a valor razonable	8.250	13.847	384	22.481
Valor actual de los pasivos del plan	(7.535)	(14.342)	(608)	(22.485)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	715	(495)	(224)	(4)
Efecto del techo de activos	(236)	-	-	(236)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(13)	(13)
A 31 de diciembre de 2013	479	(495)	(237)	(253)
Representado por:				
Activos afectados a los planes				485
Obligaciones de retribuciones a empleados				(738)
				(253)

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

19. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS continuación

Millones de euros				2012
	APS	NAPS	Otro	(reformulado)
				Total
Activos del plan a valor razonable	8.815	12.395	362	21.572
Valor actual de los pasivos del plan	(7.911)	(14.031)	(842)	(22.784)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	904	(1.636)	(480)	(1.212)
Efecto del techo de activos	(298)	-	-	(298)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(13)	(13)
A 31 de diciembre de 2012	606	(1.636)	(493)	(1.523)
Representado por:				
Activos afectados a los planes				606
Obligaciones de retribuciones a empleados				(2.129)
				(1.523)

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

Porcentaje anual	APS		NAPS	
	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012
Inflación (IPC)	2,50	2,10	2,55	2,15
Inflación (Inflación Precios Minoristas)	3,25	2,85	3,30	2,90
Tasa de incremento del salario pensionable (según la Inflación Precios Minoristas)	3,25	2,85	3,30	2,90
Tasa de descuento	4,40	4,10	4,70	4,50

Las contribuciones a los APS y NAPS se determinaron mediante valoración actuarial hecha al 31 de marzo 2012 utilizando supuestos y metodologías acordadas con el Trustess de cada plan.

20. PROVISIONES DE RIESGOS Y GASTOS

Millones de euros	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Provisiones para grandes reparaciones	Otras provisiones	Total
Provisiones registradas durante el periodo	316	13	175	49	533
Alta mediante combinación de Negocios	-	9	208	6	223
Utilizadas durante el periodo	(158)	(95)	(123)	(103)	(479)
Reversiones y otros movimientos	(21)	(40)	(56)	(53)	(170)
Actualización de descuento	24	7	17	3	51
Diferencias de cambio	(2)	(4)	(21)	(10)	(37)
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2013	1.274	101	684	135	2.194
Desglose:					
Corrientes	157	25	140	76	398
No corrientes	1.117	76	544	59	1.796

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

21. PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2013 existían pasivos contingentes con respecto a garantías y contingencias surgidas en el desarrollo ordinario de las actividades del Grupo. No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Existe una serie de demandas judiciales y procesos de carácter regulatorio pendientes, cuyo resultado total no se prevé que tenga un efecto relevante en la situación financiera del Grupo o en los resultados de operaciones.

El Grupo tiene determinados pasivos y compromisos que, al 31 de diciembre de 2013, ascendían a 124 millones de euros (2012: 110 millones de euros).

22. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

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

Ventas y compras de bienes y servicios Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2013	2012
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas	78	148
Ventas a accionistas significativos	-	-
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas	61	63
Compras a accionistas significativos	-	22

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

Millones de euros	31 de diciembre	31 de diciembre de
	2013	2012
Cuentas por cobrar de partes vinculadas		
Importes debidos por empresas asociadas	7	35
Importes debidos por accionistas significativos:	-	31
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes debidos a empresas asociadas	6	22
Importes debidos a accionistas significativos:	-	2

Vueling ha dejado de ser una empresa asociada del Grupo desde su adquisición el 26 de abril de 2013 (nota 3). Bankia, S.A., un banco español cotizado, ya no era accionista significativo a 31 de diciembre de 2013.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2012: cero euros).

En 2012, el Grupo celebró una operación de cobertura en condiciones de mercado, con Nomura International plc, parte vinculada de IAG dado que comparten un miembro no ejecutivo del Consejo. La operación es un ejercicio de gestión de riesgos para proteger el valor de las 33.562.331 acciones ordinarias que el Grupo tiene en Amadeus IT Holding S.A.

Remuneración de Administradores y Alta Dirección

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2013	2012
Salario base, honorarios y otros beneficios		
Retribución del Consejo de Administración	16	6
Retribución del Comité de Dirección	8	4

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el periodo finalizado el 31 de diciembre de 2013

22. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS continuación

IAG proporciona seguros de vida a todos los Consejeros ejecutivos y al Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013, IAG realizó aportaciones por 34.000 euros (2012: 28.000 euros).

Al 31 de diciembre de 2013, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Consejo de Administración y al Comité de Dirección ascendía a 5 millones de euros (2011: 5 millones de euros).

Al 31 de diciembre de 2013 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar o concedidos a Consejeros o ejecutivos del Grupo (2012: cero euros).

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

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

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A., en su reunión celebrada el 27 de febrero de 2014, declaran que, en su leal saber y entender, los Estados Financieros Consolidados resumidos del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") adoptadas por la Unión Europea y otras disposiciones contenidas en marco regulatorio aplicable al Grupo, presentan la imagen fiel del patrimonio, de los pasivos, de la situación financiera, de los flujos de efectivo y de los resultados de International Consolidated Airlines Group, S.A. y de las empresas de su grupo consolidado, y que el Informe de Gestión Consolidado resumido ofrece un análisis preciso de la información exigida, también de conformidad con las DTR 4.1 de la *Financial Conduct Authority* (legislación británica), incluyendo una explicación de los eventos importantes del ejercicio, una descripción de los riesgos e incertidumbres principales y una relación de las transacciones importantes con partes vinculadas.

27 de febrero de 2014

Antonio Vázquez Romero
Presidente

Martin Faulkner Broughton
Vicepresidente

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

César Alierta Izuel

Patrick Jean Pierre Cescou

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

Denise Patricia Kingsmill

James Arthur Lawrence

José Pedro Pérez-Llorca y Rodrigo

Kieran Charles Poynter

Marjorie Morris Scardino

Alberto Terol Esteban

FLOTA AÉREA

	Activos fijos en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance ⁽¹⁾	Total a 31 de diciembre 2013	Total a 31 diciembre 2012	Variaciones desde 31 de diciembre de 2012	Futuras entregas	Opciones
Airbus A318	2	-	2	2	-	-	-
Airbus A319	31	30	61	63	(2)	-	-
Airbus A320	39	101	140	85	55	101	202
Airbus A321	18	17	35	36	(1)	-	-
Airbus A330	-	5	5	-	5	3	8
Airbus A340-300	4	3	7	13	(6)	-	-
Airbus A340-600	2	15	17	17	-	-	-
Airbus A350	-	-	-	-	-	18	34
Airbus A380	3	-	3	-	3	9	7
Boeing 737-400	15	-	15	19	(4)	-	-
Boeing 747-400	51	-	51	52	(1)	-	-
Boeing 757-200	1	2	3	3	-	-	-
Boeing 767-300	20	-	20	21	(1)	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	7	1	8	6	2	4	-
Boeing 787	4	-	4	-	4	38	16
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	8	-	8	8	-	3	15
Total del Grupo	252	179	431	377	54	176	282

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 36 aviones (2012: 37) fuera de servicio.

⁽¹⁾ Un total de 66 aviones bajo arrendamiento operativo fueron adquiridos a través de combinaciones de negocios en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013.