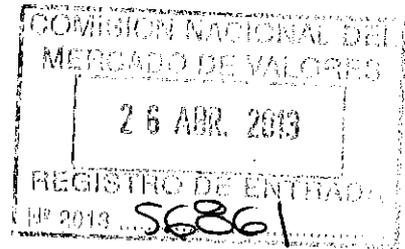


Madrid, 19 de abril de 2013



Comisión Nacional del Mercado de Valores
Dirección General de Mercados
Departamento de Informes Financieros y Corporativos
C/ Edison, 4
28006 Madrid

Ref.: Informes financieros anuales del ejercicio 2012 de la sociedad International Consolidated Airlines Group, S.A.

Muy señores nuestros:

Hacemos referencia al requerimiento de información de esa Comisión de fecha 3 de abril de 2013, con número de registro de salida 2013048261.

A este respecto, conforme a su solicitud y dentro del plazo establecido al efecto, adjuntamos a la presente como Anexo las respuestas preparadas por International Consolidated Airlines Group, S.A. a cada una de las preguntas formuladas.

Atentamente

Alvaro López-Jorrín
Vicesecretario del Consejo de Administración
International Consolidated Airlines Group, S.A.

ANEXO

A continuación se recogen las respuestas preparadas por International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG o la Sociedad) a cada una de las cuestiones planteadas por esa Comisión en su requerimiento de información de fecha 3 de abril de 2013.

Para facilitar el seguimiento de este escrito, se incluye a continuación, en negrita y en cursiva, el enunciado de cada una de las cuestiones planteadas por esa Comisión y, a continuación, las contestaciones aportadas.

1.1. Justifiquen por qué el fondo de comercio surgido de la combinación de negocios de 2011 ha sido íntegramente asignado a la UGE de Iberia.

La NIC 36 *Deterioro del valor de los activos* requiere la asignación del fondo de comercio a las unidades generadoras de efectivo, pero no prescribe una metodología. La metodología adoptada por la Dirección fue considerada en base a un enfoque prudente y no arbitrario.

El fondo de comercio que afloró como consecuencia de la combinación de negocios de 2011 se basó en el importe en el que el precio de compra de Iberia excedía del valor razonable de sus activos. Este exceso ascendió a 249 millones de € y se asignó a la unidad generadora de efectivo de Iberia sobre la base de las sinergias que se esperaba obtener con la adquisición.

Los beneficios de sinergias esperados por el Grupo en el momento de la finalización de la combinación de negocios ascendieron a unos ahorros anuales de 500 millones de € para 2015; de este modo, las previsiones de ahorros acumulados desde 2011 hasta 2015 fueron superiores a 1.000 millones de €.

Los beneficios acumulados que Iberia esperaba obtener en los cinco primeros años eran muy superiores al fondo de comercio total reconocido en la operación. Sobre esta base, el fondo de comercio fue asignado primero a la unidad generadora de efectivo de la entidad adquirida. La entidad adquirida ('Iberia') era la UGE de nivel más bajo en el que la Dirección estaba controlando su rentabilidad en esta inversión.

1.2. Indiquen por qué ha sido deteriorado íntegramente en 2012, cuando las sinergias de la fusión se han incrementado en cada ejercicio desde la fusión, y cómo se han asignado las sinergias de fusión ente las UGEs. En este sentido, en el informe de gestión indican que el programa de sinergias continuó mostrando beneficios en los ingresos en términos interanuales sobre todo en el segmento

de pasaje, los cuales se han incrementado 30 millones € en Iberia y 778 millones € en British Airways.

Los beneficios de sinergias se originan dentro de las compañías operativas individuales en base a iniciativas emprendidas conjuntamente.

En el área de ingresos de pasajeros estas incluyen códigos compartidos, la integración de los equipos comerciales, la armonización estructural de las tarifas con proveedores y campañas de marketing conjuntas. En el área de mantenimiento, se han logrado ahorros mediante compra conjunta, “benchmarking” e internalización. Otros ahorros incluyen ubicación común en los aeropuertos, reducciones de personal, la alineación de contratos de venta y proveedores y descuentos por volumen de compra.

El beneficio de las sinergias se mide por cada compañía operativa sobre la base de los resultados positivos de las iniciativas, mediante la agregación de los ahorros en los costes y los ingresos generados. Las sinergias no se asignan a unidades generadoras de efectivo; estas forman parte de la base de costes e ingresos de las compañías operativas, que es la base para el plan de negocios.

Las sinergias que se originan en cada compañía varían según cada iniciativa, sin embargo, los beneficios medios están en consonancia con el tamaño relativo de las compañías. En el caso de Iberia, esto indicaría que entre el 30% al 50% de los beneficios del actual programa de sinergias del Grupo corresponden a Iberia frente a un tamaño relativo de Iberia del 29% en términos de AKOs. Esto también afecta a las sinergias calculadas para el año 2012 que suponen en conjunto 288m de euros.

El fondo de comercio se somete a prueba de deterioro como parte de una unidad generadora de efectivo. Aunque los objetivos de sinergias han incrementado, los resultados subyacentes de la unidad generadora de efectivo de Iberia se han deteriorado, debido a la presión económica sobre los ingresos unitarios subyacentes y a una estructura de costes poco competitiva, lo que ha ocasionado unas cuantiosas pérdidas durante el año. Tanto las sinergias alcanzadas durante el año como los objetivos de sinergias para el futuro han mejorado, si bien no han podido compensar el deterioro de los resultados subyacentes de Iberia.

Los flujos de efectivo de Iberia se basaron en sus resultados subyacentes y en los beneficios de las sinergias; estos flujos de efectivo fueron insuficientes para justificar el valor en libros de sus activos.

1.3. Dado el impacto significativo del deterioro en la cuenta de resultados del ejercicio, y de conformidad con la NIC 36.134 (d) (i), faciliten una descripción de cada hipótesis clave sobre la cual la gerencia ha basado sus proyecciones de flujos de efectivo para el periodo cubierto por los presupuestos más recientes, considerando como hipótesis clave aquellas a las que el importe recuperable es más sensible, como los márgenes operativos o el cumplimiento de las sinergias de fusión.

En el plan de negocio de 2012 se asumió un precio del combustible de 110 USD/barril (2011: 120 USD/barril), un tipo de cambio USD/EUR de 1,25 (2011: 1,40) y USD/GBP de 1,57 (2011: 1,60). Las hipótesis clave y las tasas de crecimiento se basan en resultados pasados y en las expectativas de la Dirección respecto del mercado. La tasa de descuento antes de impuestos para Iberia era del 11,7% (2011: 10,0%) y para British Airways del 10,0% (2011: 10,0%). La tasa de crecimiento perpetuo para Iberia era del 0,0% (2011: 2,5%) y para British Airways del 2,5%. Véase el apartado 1.4 siguiente para más información sobre los cambios en estas hipótesis en 2012 respecto a 2011.

Si se excluyen las hipótesis clave arriba indicadas y recogidas en el informe anual y en las cuentas anuales, las proyecciones de flujos de efectivo son sensibles al crecimiento de los ingresos, a la recuperación de las subidas del precio del combustible y a los incrementos o descensos de los costes unitarios de partidas distintas del combustible.

Las previsiones de ingresos se basan en la evolución pasada del crecimiento de los mismos para cada entidad, teniéndose en cuenta el escenario macroeconómico en el que opera la entidad.

El crecimiento medio acumulado de los ingresos de British Airways para el periodo proyectado de cinco años es de un 4,0%, y un 2,5% a perpetuidad. El crecimiento medio acumulado de los ingresos de Iberia para el periodo proyectado de cinco años es de un 0,66% y un 0,0% a perpetuidad. Las unidades generadoras de efectivo individuales calculan el crecimiento de los ingresos en base a una serie de factores, incluyendo la hipótesis del Grupo sobre el crecimiento previsto en cada mercado (entre las fuentes consultadas figuran Oxford Economics, FMI) y la expectativa de la unidad generadora de efectivo sobre su cuota de mercado.

La recuperación del aumento del precio del combustible a través del precio de los billetes de avión se basa en los resultados pasados de las unidades generadoras de efectivo individuales, teniéndose en cuenta el escenario macroeconómico en el que opera cada entidad.

British Airways ha conseguido en el pasado recuperar, a lo largo del tiempo, vía ingresos, todas las subidas del precio del combustible; y las condiciones de mercado en Londres siguen siendo firmes. Iberia ha logrado en los últimos meses (es decir, 18-24 meses) recuperar vía ingresos menos del 50% de las subidas del precio del combustible; y las condiciones de mercado en España continúan siendo pesimistas.

Por tanto, British Airways ha asumido una recuperación total de las subidas del precio del combustible con el tiempo; e Iberia ha asumido la recuperación de entre un 25% y un 50%.

Los costes de partidas distintas del combustible se basan en los resultados pasados de cada entidad y en su entorno macroeconómico.

En British Airways, se prevé que los costes unitarios acumulados de partidas distintas del combustible permanecerán estables durante el período de cinco años, viéndose compensadas las subidas derivadas de la inflación por las reducciones de los costes variables fijadas como objetivo. Las previsiones apuntan a un crecimiento a perpetuidad de los costes de partidas distintas del combustible del 2,5%, un dato en consonancia con el crecimiento previsto del negocio. En Iberia, se prevé que los costes unitarios acumulados de partidas distintas del combustible aumentarán en el período de cinco años. Aunque la capacidad descendió un 15% en el primer trimestre de 2013, lo que está en consonancia con el Plan de negocio ajustado, las reducciones de igual magnitud de los costes fijos y variables tan sólo se alcanzarán con el tiempo. Ello traerá consigo incrementos de los costes unitarios de partidas distintas del combustible a medio plazo. Las reducciones de los costes variables dependerán, en gran medida, del éxito del Plan de transformación. En el quinto año del Plan de negocio de Iberia y a perpetuidad se prevé que los costes de partidas distintas del combustible y los costes unitarios de partidas distintas del combustible permanecerán estables, lo que está en consonancia con el crecimiento previsto del negocio.

1.4. En relación a las variaciones en las hipótesis clave correspondientes a Iberia para la tasa de crecimiento perpetua (que ha pasado el 2,5% en la memoria de 2011 al 0% en la memoria 2012) y la tasa de descuento antes de impuestos (que ha pasado del 10% al 11.7%), así como a la no variación de las mencionadas hipótesis clave para el UGE de British Airways a pesar de cierto debilitamiento en algunas magnitudes macroeconómicas, de conformidad con la NIC 36.134 (d) (ii), informen de si dichos valores reflejan la experiencia pasada o si son uniformes con fuentes de información externas y, si no fueran uniformes, por qué difieren.

Las tasas de crecimiento perpetuo y las tasas de descuento utilizadas se calculan anualmente tanto para British Airways como para Iberia en base a una combinación de datos de mercado, previsiones independientes y expectativas de la Dirección. Con respecto a la tasa de descuento, se utilizan los datos subyacentes uniformes en los cálculos tanto de British Airways como de Iberia, si bien los datos se ponderan sobre la base de la exposición geográfica de ambas compañías aéreas. En el caso de British Airways, la tasa publicada no modificada ocultaba en el cálculo subyacente caídas de los tipos de interés libres de riesgo y subidas moderadas de los márgenes de sobre los tipos de interés. Con respecto a la tasa de crecimiento terminal de British Airways, aunque hubo algunos indicadores de debilidad económica en Reino Unido, los resultados de British Airways fueron acordes con lo previsto, el tráfico en el mercado de

Londres se mantuvo firme y las expectativas de resultados futuros se vieron ratificadas por una mejora de la calificación de solvencia externa. En consecuencia, la Dirección concluyó que la tasa de crecimiento terminal del 2,5% seguía siendo adecuada.

El cambio en las hipótesis clave para la unidad generadora de efectivo (UGE) de Iberia se explicó del siguiente modo: *“Las condiciones de mercado en las que Iberia está operando actualmente se han vuelto más complicadas. España está sumida en un entorno económico con perspectivas pesimistas y se estima que esta situación se mantendrá durante los próximos 12-18 meses. Estos factores, unido al descenso de los resultados de Iberia y al riesgo de conflictos sindicales, han motivado una revisión de las principales hipótesis sobre la UGE de Iberia para reflejar contingencias durante la ejecución del Plan de negocio. Por otro lado, la tasa de descuento aplicada a la UGE de Iberia se ha incrementado para reflejar las persistentemente altas rentabilidades de la deuda pública española y la continua incertidumbre surgida por las medidas de austeridad, el elevado desempleo y la recapitalización bancaria.”*

Tal como se indicó en las cuentas anuales, la reducción de la tasa de crecimiento terminal de Iberia del 2,5% al 0% refleja las condiciones de mercado más complicadas derivadas no sólo de las perspectivas económicas de España y de la zona euro, sino también de la competencia creciente por parte de las compañías aéreas de bajo coste en el mercado de Madrid así como la mayor competencia por parte de las compañías áreas latinoamericanas. El incremento de la tasa de descuento de Iberia se debe, en gran medida, al tipo de interés libre de riesgo, que es un tipo combinado basado en la exposición geográfica del negocio de Iberia. Este tipo libre de riesgo se ve muy influido por los tipos de interés de la deuda pública española, cuyas fuertes subidas registradas en 2011 se prolongaron en 2012, lo que llevó a aumentar el tipo de interés de la deuda utilizado en el cálculo. La tasa de descuento de Iberia también aumentó a causa de los incrementos moderados de los márgenes sobre los tipos de interés.

1.5. Dado el impacto significativo del deterioro en la cuenta de resultados del ejercicio, así como dadas las variaciones en las hipótesis clave utilizadas en 2011 y 2012, de conformidad con la NIC 36.134 (f) amplíen la consideración de cambios razonablemente posibles en las hipótesis clave para la UGE de British Airways, desglosando los importes por los que debe cambiar el valor de las hipótesis clave para que se iguale el importe recuperable de la UGE a su importe en libros.

El deterioro del valor contabilizado en el año actual está relacionado con la unidad generadora de efectivo de Iberia.

Las hipótesis clave utilizadas en el cálculo del valor de uso de British Airways, como la tasa de descuento y la tasa de crecimiento, no variaron durante el año. Las hipótesis macroeconómicas utilizadas para elaborar el Plan de negocio anual, como el precio por barril del combustible y los tipos de cambio, se establecieron de manera consistente con respecto a 2011, aunque variaron en función de los mercados de materias primas.

La conclusión de que “*Ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis sobre la unidad generadora de efectivo de British Airways provocará que los importes contables del fondo de comercio excedan de los importes recuperables*” se basó en análisis tales como que un incremento de la tasa de descuento superior al 50% (es decir, hasta el 15%) aún no reduciría la diferencia entre el importe recuperable de la UGE y su valor en libros hasta cero y una caída de la tasa de crecimiento hasta el 0,0% aún no reduciría la misma diferencia hasta cero. También se consideraron combinaciones adicionales de diferentes pruebas de resistencia como base de la conclusión general a la que llegó la Dirección.

2.1. Indiquen la norma contable y el párrafo concreto que justifica el tratamiento contable aplicado para presentar en el estado de flujos de efectivo las aportaciones en efectivo realizadas, netas del importe correspondiente a los costes de servicio.

La NIC 7 *Estado de flujos de efectivo* establece que los flujos de efectivo deberán desglosarse entre actividades de explotación, inversión y financiación. Los pagos de aportaciones a planes de pensiones forman parte de la retribución por servicios del empleado, por lo que se clasifican en consonancia con cualesquiera otros pagos en efectivo por servicios laborales. Por consiguiente, los pagos a fondos de prestaciones a largo plazo deberían considerarse realizados en nombre de los empleados y clasificarse como un flujo de efectivo procedente de las actividades de explotación en consonancia con lo dispuesto en la NIC 7.14(d).

El Grupo utiliza el método indirecto para presentar los flujos de efectivo de las actividades de explotación tal como se establece en la NIC 7.18. Esto presenta el beneficio de explotación del Grupo y lo concilia con los flujos de efectivo de las actividades de explotación, corregido por los efectos de algunas partidas, incluyendo los cambios producidos durante el período en las cuentas a pagar (letra (a) del párrafo 20 de la NIC 7). En la NIC 7 no se indican partidas de conciliación concretas que corregir, aunque dada la magnitud financiera de los pagos a los planes de pensiones del Grupo, se ha facilitado información por separado sobre el efecto de estos pagos sobre los flujos de efectivo. Dado que el beneficio de explotación se refleja en las cuentas tras cargar 181 millones de € en concepto de costes de los servicios de pensiones (tal como se indica en el apartado (c) de la nota 32) y los pagos en efectivo totales realizados a los planes de pensiones del Grupo ascienden a 554 millones de € (tal como se indica en el apartado ‘Aportaciones del empleador’ (g) de la nota 32), además de los pagos en metálico por importe de 8 millones de € relacionados con indemnizaciones por despido de empleados, indicadas en la nota 26 Provisiones para riesgos y gastos como ‘Utilizadas durante el ejercicio’ en la partida ‘Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados’, el ajuste se muestra como una partida en conciliación con una descripción clara.

2.2. Faciliten un desglose con el total de las aportaciones en efectivo abonadas en el ejercicio 2012 a los planes APS y NAPS, que sea comparable al facilitado en su respuesta al requerimiento de información adicional de esta Comisión, en relación a las cuentas anuales 2011.

La tabla facilitada a la Comisión en 2011 estaba relacionada con los principales planes de pensiones del Grupo, APS y NAPS, ya que estos fueron los planes con ‘pagos por excedentes de efectivo’ (cash sweep payments) que se indican en el estado de flujos de efectivo consolidado expuesto en las cuentas anuales de 2011. La tabla se incluye a continuación, actualizada para conciliarla con las ‘Aportaciones en efectivo al plan de pensiones (neto de costes de servicio)’ señalados en las cuentas anuales de 2012, junto con una tabla comparativa para 2012 también incluida para su consulta.

Pensiones – flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011:

En millones de €	APS	NAPS	Total APS y NAPS	Otros	Total
Aportaciones normales del empleador	14	136	150	10	1 0
Aportaciones por déficit	70	186	256	5	261
Pagos por excedentes de efectivo	39	118	157	-	157
Total según la letra (g) de la Nota 32	123	440	563	15	578
Coste de los servicios de pensiones según la letra (c) de la Nota 32	(10)	(152)	(162)	(10)	(172)
Otros pagos	-	-	-	8	8
Pagos en efectivo a planes de pensiones (netos de los costes de los servicios) – según el estado de flujos de efectivo	113	288	401	13	414

Pensiones – flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2012:

En millones de €	APS	NAPS	Total APS y NAPS	Otros	Total
Aportaciones normales del empleador	14	137	151	14	165
Aportaciones por déficit	68	214	282	7	289
Pagos por excedentes de efectivo	25	75	100	-	100
Total según la letra (g) de la Nota 32	107	426	533	21	554
Coste de los servicios de pensiones según la letra (c) de la Nota 32	(11)	(159)	(170)	(11)	(181)
Otros pagos	-	-	-	8	8
Pagos en efectivo a planes de pensiones (netos de los costes de los servicios) – según el estado de flujos de efectivo	96	267	363	18	381

Los gastos relacionados con las prestaciones del plan de pensiones y otros costes de prestaciones post-empleo en el apartado a) de la nota 9 de 267 millones de € comprenden 181 millones de € de costes de servicio según el apartado c de la nota 32 y 86 millones de € de contribuciones del empleador a planes de pensiones de aportación definida de acuerdo con la narrativa en la nota 32.

* * *