

## ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy (29 de julio de 2022) los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022.

### IAG vuelve a obtener beneficios en el segundo trimestre tras la fuerte recuperación de la demanda en todas las aerolíneas

#### Principales resultados financieros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del segundo trimestre fue de 293 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones de 967 millones de euros), y el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales fue de 287 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.045 millones de euros).
- La pérdida de las operaciones del semestre fue de 438 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones de 2.035 millones de euros), y la pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales fue de 467 millones de euros (2021: pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 2.180 millones de euros).
- El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del segundo trimestre fue de 133 millones de euros (2021: pérdida de 981 millones de euros) y el beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 127 millones de euros (2021: pérdida de 1.045 millones de euros).
- La pérdida después de impuestos y partidas excepcionales del semestre fue de 654 millones de euros (2021: pérdida de 2.048 millones de euros) y la pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales fue de 683 millones de euros (2021: pérdida de 2.169 millones de euros).
- Sólida posición de liquidez a 30 de junio de 2022:
  - La liquidez total aumentó hasta los 13.489 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 11.986 millones de euros).
  - Efectivo<sup>1</sup> por valor de 9.190 millones de euros, 1.247 millones de euros más que a 31 de diciembre de 2021, y evolución muy positiva del capital circulante, impulsado en gran parte por las reservas de viaje para el segundo semestre del año.
  - Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no dispuestas ascendían a 4.299 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 4.043 millones de euros), incluyendo un préstamo adicional del *Ireland Strategic Investment Fund* para Aer Lingus de 200 millones de euros.
- La deuda neta a 30 de junio de 2022 se redujo en 688 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2021 hasta los 10.979 millones de euros, lo que refleja el beneficio estacional de las reservas de viajes en la segunda mitad del año sobre el efectivo.

#### La demanda de pasajeros continúa recuperándose con fuerza

- La capacidad de transporte de pasajeros en el segundo trimestre fue un 78% de la capacidad de 2019 (previsión en el primer trimestre: alrededor del 80%), por encima del 65% del primer trimestre, e impulsada por las regiones clave de IAG de corto radio europeo (con una capacidad del 89% del 2019), Norteamérica (84%) y Latinoamérica y Caribe (81%).
- Los ingresos unitarios de pasaje del segundo trimestre aumentaron un 6,4% frente a 2019, contribuyendo a compensar la bajada de la capacidad y unos mayores costes de combustible e impulsado por un *yield* de pasaje un 10,6% más alto que en 2019.
- El coeficiente de ocupación de pasajeros fue del 81,8% (3,2 puntos más bajo que en 2019 pero mayor al 72,2% del primer trimestre).
- A finales del segundo trimestre, los ingresos de ocio premium prácticamente habían recuperado los niveles de 2019, a pesar de que la capacidad era considerablemente más baja. Los ingresos por viajes de negocios se habían recuperado hasta alcanzar alrededor del 60% de los niveles de 2019.
- En respuesta al complejo entorno operativo en Heathrow, la capacidad de British Airways quedó limitada al 69,1% en el segundo trimestre (frente al 57,4% del primer trimestre) y la compañía planea aumentarla hasta alrededor del 75% en el tercer trimestre.
- Los planes de capacidad total de pasajeros de IAG para el resto de 2022 están en torno al 80% en el tercer trimestre y el 85% en el cuarto trimestre, una reducción del 5% en la segunda mitad del año en comparación con las previsiones anteriores, debido principalmente a los desafíos en Heathrow; así, se prevé que la capacidad en el conjunto del año ronde el 78% del nivel de 2019 (frente a aprox. el 80% anterior) y que las rutas de Norteamérica estén en torno a la capacidad de 2019 hacia el final del año.
- Los compromisos de compra de combustibles sostenibles para el sector de la aviación aumentaron hasta 865 millones de dólares estadounidenses (frente a los 400 millones de dólares estadounidenses anteriores) durante los próximos 20 años, lo que incluye una cuarta parte del objetivo de IAG en este ámbito para 2030 (10% de las necesidades totales de combustible).

**Resumen de resultados:**

	<b>Semestre finalizado el 30 de junio</b>		
<b>Resultados publicados (millones de euros)</b>	<b>2022</b>	2021	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>7.604</b>	1.141	nm
Total ingresos	<b>9.351</b>	2.212	nm
Pérdida de las operaciones	<b>(438)</b>	(2.035)	(78,5)%
Pérdida después de impuestos	<b>(654)</b>	(2.048)	(68,1)%
Pérdida básica por acción (céntimos de €)	<b>(13,2)</b>	(41,2)	(68,0)%
Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados <sup>2</sup>	<b>9.190</b>	7.943	15,7 %
Deudas financieras <sup>2</sup>	<b>20.169</b>	19.610	2,9 %
<b>Medidas alternativas de rendimiento<sup>3</sup> (millones de euros)</b>	<b>2022</b>	2021	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales	<b>7.604</b>	1.136	nm
Total ingresos antes de partidas excepcionales	<b>9.351</b>	2.207	nm
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>(467)</b>	(2.180)	(78,6)%
Pérdida después de impuestos antes de partidas excepcionales	<b>(683)</b>	(2.169)	(68,5)%
Pérdida ajustada por acción (céntimos de €)	<b>(13,8)</b>	(43,7)	(68,4)%
Deuda neta <sup>2</sup>	<b>10.979</b>	11.667	(5,9)%
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>117.710</b>	34.041	nm
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,46</b>	3,34	93,6 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>6,16</b>	11,02	(44,1)%

<sup>1</sup>El efectivo comprende efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados.

<sup>2</sup>Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2021.

<sup>3</sup>Para las definiciones véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2021.

**Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:**

“En el segundo trimestre hemos vuelto a la rentabilidad, por primera vez desde el comienzo de la pandemia y gracias a la fuerte recuperación de la demanda que se ha producido en todas nuestras aerolíneas. Este resultado está en línea con nuestra previsión de beneficios para 2022.

Nuestro resultado refleja, por un lado, un aumento significativo de la capacidad y, por otro, de la ocupación y de los ingresos por pasajero en comparación con el primer trimestre.

El segmento vacacional premium se mantiene sólido, mientras que los viajes de negocios continúan recuperándose de manera constante en todas las aerolíneas.

Iberia y Vueling fueron las aerolíneas con mejor desempeño dentro del Grupo. El mercado doméstico en España y las rutas a Latinoamérica han liderado la recuperación, con una demanda que en el mes de junio llegó a superar los niveles de 2019.

Los niveles de reservas se mantienen fuertes y la demanda en el Atlántico Norte continúa creciendo tras la retirada el pasado mes de junio de los requisitos de prueba de COVID en Estados Unidos.

Aunque es normal que las reservas en el cuarto trimestre sean bajas para esa época del año, no vemos signos de debilidad en la demanda.

Nuestra industria continúa afrontando un reto sin precedentes debido al drástico aumento de las operaciones, especialmente en el Reino Unido donde los desafíos operativos del aeropuerto de Heathrow han sido significativos. Nuestras aerolíneas siguen enfocadas en mejorar la resiliencia operativa y la experiencia del cliente, y me gustaría agradecer a los clientes que se han visto afectados su confianza y paciencia, y a nuestros equipos su esfuerzo, trabajo y compromiso. Continuaremos trabajando con la industria para abordar estos desafíos a medida que la aviación emerge de la mayor crisis de su historia.

En línea con nuestro objetivo de alcanzar cero emisiones netas para 2050, hemos anunciado la incorporación de 50 nuevos aviones Boeing 737 y 59 Airbus de la familia A320neo sujeto a la aprobación de nuestros accionistas. Estos aviones más avanzados tecnológicamente y más eficientes en el consumo de combustible nos permitirán reemplazar más del 60 % de nuestra flota de corto radio para 2028.

A medida que restablecemos la resiliencia operativa, la fortaleza de nuestras marcas, la generación de eficiencias gracias al tamaño de nuestro Grupo, la rigurosa disciplina en la asignación de capital y nuestra posición de liderazgo en sostenibilidad generarán valor para los accionistas a largo plazo”.

**Perspectivas de negocio**

IAG espera que su resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales mejore significativamente en el tercer trimestre de 2022 en comparación con el segundo trimestre, y que sea positivo para el ejercicio completo de 2022. Se espera que los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación sean significativamente positivos en el ejercicio. Esto se basa en la asunción de que no se darán nuevos contratiempos relacionados con el COVID-19 y con las restricciones impuestas por los gobiernos o efectos significativos relacionados con acontecimientos geopolíticos. Se espera que la deuda neta aumente al final del ejercicio en comparación con el cierre de 2021.

**Declaraciones de carácter prospectivo:**

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

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

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, el entorno económico y geopolítico actual y la recuperación en curso de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y cuentas anuales de 2021 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la incertidumbre en curso por la recuperación de la pandemia del COVID-19 y cualquier otra disrupción que, a consecuencia de ella, sufran el sector global de las aerolíneas, así como por el entorno económico y geopolítico actual.

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

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

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2022	2021 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)	2022	2021 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	7.604	1.141	nm	4.949	682	nm
Ingresos de carga	843	769	9,6 %	411	419	(1,9)%
Otros ingresos	904	302	nm	556	143	nm
<b>Total ingresos</b>	<b>9.351</b>	<b>2.212</b>	<b>nm</b>	<b>5.916</b>	<b>1.244</b>	<b>nm</b>
Gastos de personal	2.167	1.288	68,2 %	1.122	666	68,5 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.566	497	nm	1.648	271	nm
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.322	367	nm	780	194	nm
Tasas de aterrizaje y de navegación	847	287	nm	489	160	nm
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	928	419	nm	553	212	nm
Propiedad, TI y otros gastos	435	353	23,2 %	231	169	36,7 %
Gastos comerciales	442	159	nm	241	89	nm
Depreciación, amortización y deterioro	1.015	920	10,3 %	484	450	7,6 %
Diferencias de tipo de cambio	67	(43)	nm	75	-	-
Gastos totales de las operaciones	9.789	4.247	nm	5.623	2.211	nm
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(438)</b>	<b>(2.035)</b>	<b>(78,5)%</b>	<b>293</b>	<b>(967)</b>	<b>nm</b>
Gastos financieros	(480)	(401)	19,7 %	(247)	(224)	10,3 %
Ingresos financieros	3	4	(25,0)%	2	1	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	130	38	nm	70	38	84,2 %
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	13	1	nm	6	2	nm
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(197)	(13)	nm	(136)	-	-
Otros créditos no operativos	126	70	80,0 %	85	30	nm
Total gastos no operativos netos	(405)	(301)	34,6 %	(220)	(153)	43,8 %
<b>(Pérdida)/beneficio antes de impuestos</b>	<b>(843)</b>	<b>(2.336)</b>	<b>(63,9)%</b>	<b>73</b>	<b>(1.120)</b>	<b>nm</b>
Impuestos	189	288	(34,4)%	60	139	(56,8)%
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(654)</b>	<b>(2.048)</b>	<b>(68,1)%</b>	<b>133</b>	<b>(981)</b>	<b>nm</b>

<sup>1</sup>Los resultados de 2021 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación adoptada en el Informe y cuentas anuales de 2021 en relación a los movimientos en el valor razonable del bono convertible. En la nota 1 se ofrece más información.

## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2022	2021 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.)	2022	2021 <sup>1</sup>	Incr./ (dism.) <sup>2</sup>
Ingresos de pasaje	7.604	1.136	nm	4.949	682	nm
Ingresos de carga	843	769	9,6 %	411	419	(1,9)%
Otros ingresos	904	302	nm	556	143	nm
<b>Total ingresos</b>	<b>9.351</b>	<b>2.207</b>	<b>nm</b>	<b>5.916</b>	<b>1.244</b>	<b>nm</b>
Gastos de personal	2.167	1.288	68,2 %	1.122	666	68,5 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.566	637	nm	1.648	349	nm
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.322	367	nm	780	194	nm
Tasas de aterrizaje y de navegación	847	287	nm	489	160	nm
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	928	419	nm	553	212	nm
Propiedad, TI y otros gastos	458	353	29,7 %	231	169	36,7 %
Gastos comerciales	442	159	nm	241	89	nm
Depreciación, amortización y deterioro	1.021	920	11,0 %	490	450	8,9 %
Diferencias de tipo de cambio	67	(43)	nm	75	-	-
Gastos totales de las operaciones	9.818	4.387	nm	5.629	2.289	nm
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(467)</b>	<b>(2.180)</b>	<b>(78,6)%</b>	<b>287</b>	<b>(1.045)</b>	<b>nm</b>
Gastos financieros	(480)	(401)	19,7 %	(247)	(224)	10,3 %
Ingresos financieros	3	4	(25,0)%	2	1	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	130	38	nm	70	38	84,2 %
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	13	1	nm	6	2	nm
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(197)	(13)	nm	(136)	-	-
Otros créditos no operativos	126	70	80,0 %	85	30	nm
Total gastos no operativos netos	(405)	(301)	34,6 %	(220)	(153)	43,8 %
<b>(Pérdida)/beneficio antes de impuestos</b>	<b>(872)</b>	<b>(2.481)</b>	<b>(64,9)%</b>	<b>67</b>	<b>(1.198)</b>	<b>nm</b>
Impuestos	189	312	(39,4)%	60	153	(60,8)%
<b>(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>(683)</b>	<b>(2.169)</b>	<b>(68,5)%</b>	<b>127</b>	<b>(1.045)</b>	<b>nm</b>
<b>Indicadores operativos<sup>2</sup></b>	<b>2022</b>	<b>2021<sup>1</sup></b>	<b>Incr./ (dism.)</b>	<b>2022</b>	<b>2021<sup>1</sup></b>	<b>Incr./ (dism.)</b>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	117.710	34.041	nm	68.630	19.245	nm
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	91.546	16.748	nm	56.114	9.969	nm
Coeficiente de ocupación (%)	77,8	49,2	28,6pts	81,8	51,8	30,0pts
Cifras de pasajeros (miles)	39.969	8.080	nm	25.592	5.468	nm
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.939	1.853	4,6 %	949	999	(5,0)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	276	248	11,3 %	137	131	4,6 %
Despegues	277.368	77.956	nm	169.668	50.256	nm
Horas bloque (horas)	796.719	260.094	nm	474.636	151.186	nm
Plantilla media equivalente <sup>3</sup>	55.658	50.813	9,5 %	58.746	50.692	15,9 %
Aviones en servicio	549	529	3,8 %	n/a	n/a	-
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,31	6,78	22,5 %	8,82	6,84	28,9 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,46	3,34	93,6 %	7,21	3,54	nm
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	43,48	41,50	4,8 %	43,31	41,94	3,3 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,18	1,87	16,5 %	2,40	1,81	32,4 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	6,16	11,02	(44,1)%	5,80	10,08	(42,5)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	8,34	12,89	(35,3)%	8,20	11,89	(31,0)%

<sup>1</sup>Los resultados de 2021 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación adoptada en el Informe y cuentas anuales de 2021 en relación a los movimientos en el valor razonable del bono convertible. En la nota 1 se ofrece más información.

<sup>2</sup>Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento para más detalle.

<sup>3</sup>Se incluyen en la plantilla media equivalente el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España. En la nota 19 se ofrece más información.

## ANÁLISIS FINANCIERO

### *Hechos posteriores al último informe (6 de mayo de 2022)*

De acuerdo con la estrategia del Grupo de devolver la capacidad de la flota a los niveles de 2019 y reemplazar los aviones que han llegado al final de su vida útil, se anunciaron varios pedidos de nuevos aviones durante el periodo. Estos pedidos de aviones modernos y con menor consumo de combustible pueden destinarse a cualquier aerolínea del Grupo y aportarán reducciones de costes y ventajas medioambientales a las aerolíneas de IAG.

El 19 de mayo, el Grupo anunció que había llegado a un acuerdo con Boeing para comprar 25 aviones 737-8200 y 25 aviones 737-10, más opciones sobre otras 100 aeronaves. Los aviones se entregarán entre 2023 y 2027 y se destinarán a la renovación de la flota de corto radio. Este pedido de flota está sujeto a la aprobación de los accionistas de IAG.

El 30 de junio, el Grupo anunció que había convertido 22 opciones de compra de aviones de la familia Airbus A320 Neo en pedidos en firme para 17 aviones Airbus A320 Neo y cinco aviones Airbus A321 Neo, que se entregarán entre 2024 y 2025. Los aviones se destinarán a renovar los aviones de la familia de Airbus A320 Ceo en la flota de corto radio del Grupo.

El 28 de julio, el Grupo anunció que convertiría 12 opciones de la familia Airbus A320 Neo en pedidos en firme y que ha pedido 25 aeronaves más de la familia A320 Neo, con opción de comprar 50 aeronaves adicionales. Los pedidos en firme se emplearán para reemplazar aeronaves existentes de la familia Airbus A320 Ceo y se entregarán entre 2025 y 2028; la división entre A320 Neo y A321 Neo se decidirá en una fecha más cercana a la entrega. El pedido de flota está sujeto a la aprobación de los accionistas de IAG.

### **Bases de presentación**

A 30 de junio de 2022, el Grupo tenía una liquidez total de 13.489 millones de euros, compuesta por efectivo y depósitos remunerados de 9.190 millones de euros, líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas de 3.171 millones de euros y líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas de 1.128 millones de euros. El Grupo ha tenido éxito captando liquidez desde el brote del COVID-19, habiendo financiado todas las entregas de aeronaves en 2020 y 2021, y todas aquellas que ha deseado financiar en el semestre finalizado el 30 de junio de 2022; el Grupo sigue consiguiendo financiación para sus aviones mediante acuerdos a largo plazo.

En su análisis del principio de empresa en funcionamiento para el periodo hasta el 31 de diciembre de 2023 (“el periodo de empresa en funcionamiento”), el Grupo ha modelado de forma exhaustiva, incluyendo un escenario pesimista posible pero graves y diversas sensibilidades relacionadas con el escenario pesimista. Habiendo revisado estos escenarios y sensibilidades, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para continuar operativo para el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento y, por tanto, han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022. A la hora de adoptar el principio contable de empresa en funcionamiento, los estados financieros intermedios resumidos consolidados se han formulado sin incluir una incertidumbre significativa, que se ha eliminado desde el Informe y cuentas anuales de 2021. La eliminación de la incertidumbre significativa obedece a la reducción de la incertidumbre durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento debido a la recuperación sostenida posterior a la pandemia de COVID-19 y la fortaleza de la liquidez del Grupo a 30 de junio de 2022.

### **Principales riesgos e incertidumbres**

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar el riesgo y prioriza las inversiones para abordar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en las páginas 100 a 121 del Informe y Cuentas Anuales 2021 y siguen estando vigentes. El Consejo ha seguido vigilando y evaluando los riesgos en todo el Grupo a la vista de los cambios que influyen en el Grupo y la industria de la aviación.

A medida que el sector y los mercados en su conjunto van dejando atrás las restricciones de la pandemia, el Grupo sigue evaluando cuidadosamente cómo han evolucionado sus principales riesgos y cómo ha cambiado la gravedad o probabilidad de ocurrencia de determinados riesgos, además de identificar riesgos emergentes relacionados con cambios en el entorno competitivo y los riesgos de mercado, especialmente los que podrían afectar a la resiliencia operativa. Cuando ha sido necesario tomar más medidas, el Consejo ha evaluado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes para abordar dichos riesgos.

## ANÁLISIS FINANCIERO

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2021, los principales riesgos que siguen siendo un área clave de interés se ponen de relieve a continuación. Las respuestas implementadas por la dirección que mitigan o reducen de forma efectiva el riesgo están recogidas en el plan de negocio y los escenarios más recientes del Grupo. No se han identificado nuevos riesgos principales durante las reuniones de evaluación de la gestión de riesgos en todo el negocio en el semestre finalizado el 30 de junio de 2022.

- *Confianza de los clientes en la marca.* El difícil entorno operativo al que se enfrentan las aerolíneas del Grupo y el hecho de depender de la solidez de terceros han afectado considerablemente a nuestros pasajeros y a su experiencia como clientes. El Grupo está evaluando activamente sus procesos y sistemas de atención al cliente para reforzar la confianza de nuestros clientes en nuestras marcas y para asegurarnos de que escogen volar con las aerolíneas del Grupo.
- *Terceros fundamentales dentro en la cadena de suministro.* La escasez de personal operativo en los “hubs” y los aeropuertos ha obligado a ajustar la capacidad, incluida la gestión del impacto sobre los clientes y operaciones de British Airways derivado de la decisión del aeropuerto de Heathrow de limitar los volúmenes de pasajeros entre mediados de julio y finales de octubre. El Grupo ha evaluado activamente sus programaciones para garantizar que se informa a nuestros clientes con la suficiente antelación sobre los cambios en sus planes de vuelo siempre que sea posible y dentro de nuestro control. Los cuellos de botella operativos, como el personal encargado de los trámites de inmigración y la seguridad en los aeropuertos, siguen escapando al control del Grupo, aunque la Dirección mantiene un contacto permanente con los proveedores relevantes para identificar posibles soluciones. El Grupo sigue trabajando con todos los proveedores esenciales para entender cualquier posible interrupción de sus cadenas de suministro a causa de una escasez de recursos disponibles o retrasos en la producción que podrían demorar la disponibilidad de nuevos aviones, motores o bienes o servicios esenciales.
- *Seguridad de los datos y ciberseguridad.* La amenaza de ataques de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos ha aumentado como resultado de la guerra en Ucrania y la posibilidad de que se den ciberataques facilitados por un estado. El Grupo sigue centrando sus esfuerzos en un seguimiento adecuado para mitigar aún más este riesgo.
- *Financiación de la deuda.* Actualmente, las entidades con calificaciones crediticias por debajo de “investment grade” tienen muy restringido el acceso a los mercados de deuda no garantizada, lo que reduce las opciones o incrementa el coste que asume el Grupo a la hora de refinanciar los vencimientos de deuda durante el próximo año. El Grupo sigue cerrando con éxito operaciones de financiación de aviones.
- *Entorno económico, político y regulatorio.* El impacto económico del coste de la pandemia, sumado a la escasez de energía y al aumento de los costes salariales y de las materias primas, ha provocado una inflación importante y ha ensombrecido las perspectivas económicas. Esta incertidumbre en torno a las perspectivas económicas podría afectar a la base de costes del Grupo y a la demanda de viajes. El Grupo seguirá ajustando en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos cuando sea necesario y posible.
- *Acontecimientos causantes de perturbaciones importantes de la red.* La persistente escasez de mano de obra, la amenaza de huelgas y las bajas por enfermedad del personal por contagios de COVID han repercutido en el entorno operativo de las aerolíneas del Grupo y en las actividades de las empresas de las que depende el Grupo. Muchos de estos sucesos pueden darse en plazos muy cortos y poner a prueba la resiliencia operativa. Además, el Grupo tiene pendiente completar importantes cambios en su infraestructura informática que podrían repercutir en sus operaciones. El Grupo está centrado en minimizar los posibles cortes no programados o las interrupciones que sufren los clientes reforzando aún más las redes de las aerolíneas.
- *Gestión del riesgo financiero y de tesorería.* El importante aumento de los costes de combustible se ha mitigado en parte gracias a la política de coberturas de combustible del Grupo. El acceso a instrumentos de cobertura de combustible o la capacidad para trasladar el aumento de los costes de combustible a los clientes podrían influir en los beneficios del Grupo. El Grupo sigue evaluando la revalorización del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina y sus posibles impactos en los resultados operativos del Grupo.
- *Sistemas e infraestructuras de TI.* El Grupo depende de la solidez de sus sistemas para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio y está expuesto a riesgos por bajas prestaciones, obsolescencia o fallo de estos sistemas. El Grupo ha emprendido varias iniciativas para modernizar sus sistemas informáticos y mejorar sus capacidades digitales, sus propuestas para el cliente y sus infraestructuras y redes informáticas principales cuando resulta necesario. En todos los planes de transición se han incorporado medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad y la resiliencia operativa.
- *Personal, cultura y relaciones laborales.* El Grupo es consciente de los esfuerzos de nuestro personal y de su capacidad de adaptación y compromiso para sostener la aceleración de las operaciones y sigue priorizando iniciativas de diálogo, motivación y bienestar de los empleados. Se han destinado más recursos para satisfacer la necesidad de contratación de tripulación de vuelo y personal operativo. En todo el Grupo, existen canales de negociación colectiva con diferentes sindicatos. El Grupo está expuesto al riesgo de acciones sindicales y las compañías operadoras mantienen conversaciones con los sindicatos para abordar y resolver las disputas que puedan surgir durante las negociaciones.

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

## ANÁLISIS FINANCIERO

### Entorno operativo y de mercado

Los precios medios del combustible en el mercado de materias primas en el semestre aumentaron considerablemente con respecto al año anterior; así el precio del combustible al contado aumentó considerablemente durante el periodo, pasando de 700 dólares estadounidenses por tonelada métrica a comienzos de enero hasta los 1.236 dólares estadounidenses a finales de junio, en comparación con un precio medio de alrededor de 510 dólares estadounidenses por tonelada métrica en el primer semestre de 2021.

El dólar estadounidense se revalorizó un 9% frente al euro y un 5% frente a la libra esterlina con respecto a los primeros seis meses de 2021.

El impacto neto de los tipos de cambio en la conversión y en las transacciones del Grupo para el periodo de seis meses fue adverso en 196 millones de euros (adverso en 90 millones de euros en el primer trimestre y adverso en 106 millones de euros en el segundo trimestre).

Desde la perspectiva transaccional, los resultados financieros del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente del dólar estadounidense, el euro y la libra esterlina. El Grupo genera un excedente en la mayoría de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. El Grupo contrata coberturas para una parte de las exposiciones de sus transacciones en divisa. El impacto neto de las transacciones sobre el resultado de las operaciones fue adverso en 172 millones de euros en el periodo, incrementando los ingresos en 141 millones de euros y los costes en 313 millones de euros.

Los resultados de IAG se ven afectados por los tipos de cambio que se emplean para convertir los resultados financieros de British Airways e IAG Loyalty desde la libra esterlina a la moneda de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. En el semestre, el impacto neto de la conversión fue adverso en 24 millones de euros.

### Capacidad

Durante los seis primeros meses de 2022, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados o AKO, alcanzó el 72,0% de la capacidad operada en el primer semestre de 2019, lo que supone un notable incremento sobre el 20,8% de la cifra de 2019 que se operó en el primer semestre de 2021. La capacidad continuó aumentándose de forma continuada durante el periodo; así, en el primer trimestre se registró un 65,1% de la capacidad de 2019 y en el segundo trimestre un 78,0% de la capacidad de 2019.

El impacto del COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes fue considerablemente menor que en el primer semestre de 2021, cuando muchos países decretaron confinamientos o instauraron fuertes restricciones a los viajes. El coeficiente de ocupación de pasajeros se situó en el 77,8% en el primer semestre de 2022, con incrementos a lo largo del periodo, siendo el coeficiente de ocupación de pasajeros del 72,2% en el primer trimestre y del 81,8% en el segundo trimestre, lo que supone tan solo 3,2 puntos menos que en el segundo trimestre de 2019. A comienzos de año se sintieron los efectos de la variante ómicron del COVID-19, principalmente en enero y febrero. La capacidad operada en el aeropuerto de Londres Heathrow fue inferior a lo que se había planificado a comienzos de año y en el segundo trimestre la capacidad de British Airways quedó limitada al 69,1% de 2019, un aumento frente al 57,4% del primer trimestre.

A menos que se indique lo contrario, todas las varianzas mencionadas a continuación comparan los primeros seis meses de 2022 con los primeros seis meses de 2021.

### Ingresos

Los ingresos de pasaje aumentaron en 6.463 millones de euros, hasta 7.604 millones de euros, lo que responde al importante aumento de la capacidad operada, junto con el impacto positivo del aumento de 28,6 puntos porcentuales del coeficiente de ocupación de pasajeros y del 22,5% de los *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados, PKT). Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje por AKO) fueron un 93,6% más altos que el año anterior y crecieron hasta el 99,7% del dato del primer semestre de 2019, con unos ingresos unitarios de pasaje un 11,7% menores que 2019 en el primer trimestre y un 6,4% mayores que 2019 en el segundo trimestre.

Los ingresos de carga aumentaron en 74 millones de euros hasta 843 millones de euros, un 9,6% más que en los primeros seis meses de 2021, a pesar de que solo se operaron 395 vuelos de carga durante el periodo, frente a los 2.677 del primer semestre de 2021, debido al importante aumento de la capacidad de transporte de pasajeros operada. Los *yields* aumentaron un 4,8% frente a 2021, apoyados por las constantes perturbaciones sufridas en las cadenas de suministro globales. La carga transportada, medida en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), aumentó un 4,6%. Comparado con 2019, los ingresos de carga crecieron 287 millones de euros, un 51,6% más.

La partida de Otros ingresos aumentó 602 millones de euros, hasta un total de 904 millones de euros, en respuesta a la recuperación de los negocios no aéreos del Grupo, como BA Holidays, los negocios de mantenimiento y handling para terceros de Iberia e IAG Loyalty. La partida de "Otros ingresos" fue un 2,3% más alta que en el primer semestre de 2019.

## ANÁLISIS FINANCIERO

### **Gastos**

Los costes se vieron afectados por el importante aumento de la capacidad con respecto a 2021, sumado a la necesidad de llevar a cabo actividades de formación y mantenimiento de cara a la programación veraniega de vuelos del Grupo.

Los gastos de personal aumentaron 879 millones de euros, hasta 2.167 millones de euros, y se realizó un uso mínimo de los programas públicos de ayudas salariales y similares durante el periodo, ya que se necesitó personal para dotar de recursos a una programación de vuelos notablemente ampliada, así como con fines de formación y preparación de cara a la temporada veraniega de vuelos.

Los gastos de combustible aumentaron 2.069 millones de euros, hasta 2.566 millones de euros. El impacto del encarecimiento del combustible en los mercados de materias primas se dejó sentir principalmente a partir de marzo y se redujo gracias al programa de coberturas del Grupo. Los gastos de combustible también se beneficiaron del menor volumen de vuelos de carga con respecto al año anterior.

Los gastos asociados a proveedores aumentaron 2.499 millones de euros, hasta 4.041 millones, debido principalmente al importante aumento de la capacidad operada, sumado al aumento de la inflación, efectos compensados en parte por las iniciativas puestas en marcha por el Grupo en el área de compras.

Los costes de depreciación, amortización y deterioro aumentaron hasta 1.015 millones de euros, debido en parte a las entregas de aviones recibidas durante 2021 y el primer semestre de 2022.

### **Resultado de las operaciones**

La pérdida de las operaciones del Grupo en el periodo fue de 438 millones de euros, lo que supone una mejora de 1.597 millones de euros frente a 2021. Excluyendo las partidas excepcionales, la pérdida de las operaciones mejoró 1.713 millones de euros frente al año anterior, hasta 467 millones de euros.

### **Partidas excepcionales**

En el periodo de seis meses, el Grupo registró un crédito excepcional de 23 millones de euros en relación con la anulación parcial de la multa impuesta inicialmente por la Comisión Europea a British Airways en 2010. También se produjo un crédito excepcional de 6 millones de euros en relación con la reversión parcial de un deterioro de aviones efectuado en 2020, ya que cuatro aviones de corto radio que anteriormente se consideraban como retirados permanentemente se han reincorporado a los planes de flota del Grupo. En el primer semestre de 2021, las partidas excepcionales recogieron ganancias sobre las coberturas de combustible y tipos de cambio dadas de baja en las cuentas de 2020, por un total de 145 millones de euros. Para más información véase la sección de Conciliación de Medidas alternativas de rendimiento.

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

Los gastos no operativos netos del Grupo en el semestre ascendieron a 405 millones de euros en 2022, frente a los 301 millones de euros de 2021. La variación neta en el valor razonable de los instrumentos financieros por valor de 130 millones de euros recoge los ajustes de valor razonable a 30 de junio de 2022 de los bonos convertibles de IAG con vencimiento en 2028 y su préstamo convertible a Globalia, que se formalizó durante el segundo trimestre y vence en 2029. Los cargos netos por conversión de moneda extranjera de 197 millones de euros recogen reflejan el debilitamiento del euro y de la libra esterlina frente al dólar estadounidense desde el comienzo del año.

El crédito fiscal del periodo fue de 189 millones de euros, con un tipo impositivo efectivo del Grupo del 22% (2021: 12%). La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, en el Reino Unido, España e Irlanda, con tipos impositivos durante 2022 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente, que se traducen en un tipo impositivo efectivo previsto del 19%. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 22% y el tipo impositivo efectivo previsto del 19% se debió fundamentalmente al reconocimiento parcial de pérdidas en Iberia y Vueling y el impacto neto del aumento del tipo impositivo británico del 19% al 25% a partir de abril de 2023.

La pérdida después de impuestos del periodo de seis meses fue de 654 millones de euros (2021: 2.048 millones de euros).

### **Efectivo, liquidez y apalancamiento**

El saldo de tesorería del Grupo de 9.190 millones de euros a 30 de junio de 2022 creció 1.247 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2021, con un flujo de efectivo neto positivo de las operaciones de 3.212 millones de euros, debido principalmente a la fortaleza de nuevas reservas para viajes en el futuro. Se recibieron trece aviones Airbus durante el semestre (cuatro A350-1000, tres A350-900, cinco A320 Neo y un A321 Neo) y las compras de inmovilizado ascendieron a 2.100 millones de euros. De los aviones entregados durante el periodo, nueve estaban financiados a finales de junio, para los que se recaudaron 800 millones de euros, y tres Airbus A350-1000 y un Airbus A320 Neo se financiarán antes de que termine 2022.

La liquidez total a 30 de junio de 2022 era de 13.489 millones de euros, frente a los 11.986 millones de euros a 31 de diciembre de 2021. Las líneas de financiación generales garantizadas y no dispuestas ascendían a 3.171 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.917 millones de euros) y las líneas de financiación de aviones garantizadas y no dispuestas ascendían a 1.128 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 1.126 millones de euros).

## **ANÁLISIS FINANCIERO**

La deuda neta a finales del semestre era de 10.979 millones de euros, 688 millones de euros menos que a 31 de diciembre de 2021. El Grupo ha experimentado un retorno a la estacionalidad habitual anterior a la pandemia de COVID-19. Esta estacionalidad generalmente se traduce en un fuerte aumento de los ingresos diferidos durante el primer semestre del año de cara a la temporada alta de viajes del verano; los ingresos diferidos descienden en el segundo semestre del año y alcanzan un mínimo natural en diciembre. Este patrón de estacionalidad normalmente se traduciría en un descenso del efectivo y otros activos líquidos equivalentes en diciembre y un aumento de la Deuda neta.

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

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados del periodo  
1 de enero de 2022 - 30 de junio de 2022

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	Total 2022	Total 2021 <sup>1</sup>
Ingresos de pasaje	7.604	1.141
Ingresos de carga	843	769
Otros ingresos	904	302
<b>Total ingresos</b>	<b>9.351</b>	<b>2.212</b>
Gastos de personal	2.167	1.288
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.566	497
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.322	367
Tasas de aterrizaje y de navegación	847	287
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	928	419
Propiedad, TI y otros gastos	435	353
Gastos comerciales	442	159
Depreciación, amortización y deterioro	1.015	920
Diferencias de tipo de cambio	67	(43)
Gastos totales de las operaciones	9.789	4.247
<b>Pérdida de las operaciones</b>	<b>(438)</b>	<b>(2.035)</b>
Gastos financieros	(480)	(401)
Ingresos financieros	3	4
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	130	38
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	13	1
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(197)	(13)
Otros créditos no operativos	126	70
Total gastos no operativos netos	(405)	(301)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(843)</b>	<b>(2.336)</b>
Impuestos	189	288
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(654)</b>	<b>(2.048)</b>
<b>Atribuible a:</b>		
Accionistas de la matriz	(654)	(2.048)
Socios externos	-	-
	<b>(654)</b>	<b>(2.048)</b>
<b>Pérdida básica por acción (céntimos de €)</b>	<b>(13,2)</b>	<b>(41,2)</b>
<b>Pérdida diluida por acción (céntimos de €)</b>	<b>(13,2)</b>	<b>(41,2)</b>

**Pérdida básica por acción (céntimos de €)**

**(13,2)**

**(41,2)**

**Pérdida diluida por acción (céntimos de €)**

**(13,2)**

**(41,2)**

<sup>1</sup>Los resultados de 2021 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación adoptada en el Informe y cuentas anuales de 2021 en relación a los movimientos en el valor razonable del bono convertible. En la nota 1 se ofrece más información.

## ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	1.352	571
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	(373)	18
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable	(48)	34
Costes de coberturas reclasificados y registrados en el beneficio neto	4	14
Diferencias de cambio	(15)	(8)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	19	(5)
Movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	150	11
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable	(15)	1
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	547	729
Otro resultado global total reconocido del periodo, neto de impuestos	1.621	1.365
Pérdida después de impuestos del periodo	(654)	(2.048)
<b>Resultado total reconocido del periodo</b>	<b>967</b>	<b>(683)</b>
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	967	(683)
Socios externos	-	-
	<b>967</b>	<b>(683)</b>

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

## BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	18.164	17.161
Inmovilizado inmaterial	3.288	3.239
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	41	40
Otras inversiones en patrimonio	33	31
Activos financieros no corrientes	59	-
Activos derivados de retribuciones a empleados	2.298	1.775
Instrumentos financieros derivados	313	77
Activos por impuesto diferido	1.185	1.282
Otros activos no corrientes	313	250
	<b>25.694</b>	<b>23.855</b>
<b>Activo corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	20
Existencias	329	334
Deudores comerciales	1.526	735
Otros activos corrientes	1.094	960
Activo por impuesto corriente	15	16
Instrumentos financieros derivados	1.983	543
Otros depósitos remunerados a corto plazo	186	51
Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.004	7.892
	<b>14.137</b>	<b>10.551</b>
<b>Total activo</b>	<b>39.831</b>	<b>34.406</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	497	497
Prima de emisión	7.770	7.770
Acciones propias	(30)	(24)
Otras reservas	(6.448)	(7.403)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>1.789</b>	<b>840</b>
Socios externos	6	6
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>1.795</b>	<b>846</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras	17.671	17.084
Obligaciones de retribuciones a empleados	277	285
Provisiones	2.475	2.267
Ingresos diferidos por venta de billetes	353	391
Instrumentos financieros derivados	14	47
Otros pasivos a largo plazo	229	208
	<b>21.019</b>	<b>20.282</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Deudas financieras	2.498	2.526
Acreedores y otras cuentas por pagar	4.957	3.712
Ingresos diferidos por venta de billetes	8.533	6.161
Instrumentos financieros derivados	53	126
Pasivo por impuesto corriente	44	21
Provisiones	932	732
	<b>17.017</b>	<b>13.278</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>38.036</b>	<b>33.560</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>39.831</b>	<b>34.406</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>		
Pérdida de las operaciones	(438)	(2.035)
Depreciación, amortización y deterioro	1.015	920
Variación del capital circulante	2.738	520
<i>Aumento en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>	(996)	(254)
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos por venta de billetes</i>	3.734	774
Pagos relacionados con reestructuración	(41)	(77)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(10)	(32)
Costes de servicio de planes de pensiones	1	1
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo	349	147
Liquidación de derivados para los que se ha suspendido la contabilidad de coberturas	-	(342)
Intereses pagados	(403)	(298)
Intereses percibidos	3	4
Impuestos (pagados)/percibidos	(2)	62
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>3.212</b>	<b>(1.130)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material, inmovilizado inmaterial	(2.100)	(300)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	173	188
Fondos procedentes de la venta de inversiones	20	-
(Aumento)/disminución de otros depósitos remunerados a corto plazo	(134)	90
Otros movimientos de inversión	41	(10)
<b>Flujos de efectivo neto de las actividades de inversión</b>	<b>(2.000)</b>	<b>(32)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de préstamos	641	4.455
Amortización de préstamos	(275)	(517)
Amortización de arrendamientos	(726)	(685)
Provisión del préstamo a Globalia	(100)	-
Adquisición de acciones propias	(23)	(24)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	364	(382)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>(119)</b>	<b>2.847</b>
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.093	1.685
Diferencias netas por cambio de divisa	19	152
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	7.892	5.774
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>9.004</b>	<b>7.611</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>186</b>	<b>53</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>9.190</b>	<b>7.664</b>

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

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

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

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio
A 1 de enero de 2021	497	7.770	(40)	(6.623)	1.604	6	1.610
Pérdidas totales reconocidas del periodo (netas de impuestos)	-	-	-	(683)	(683)	-	(683)
					-		-
Coberturas reclasificadas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	9	9	-	9
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	5	5	-	5
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	38	(41)	(3)	-	(3)
Adquisición de acciones propias	-	-	(24)	-	(24)	-	(24)
<b>A 30 de junio de 2021</b>	<b>497</b>	<b>7.770</b>	<b>(26)</b>	<b>(7.333)</b>	<b>908</b>	<b>6</b>	<b>914</b>

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

### 1. INFORMACIÓN CORPORATIVO Y BASES DE LA PRESENTACIÓN

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, “International Airlines Group”, “IAG” o el “Grupo”) es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 17 de diciembre de 2009. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, “British Airways” e “Iberia” respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. (“Vueling”) fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group Plc (“Aer Lingus”) el 18 de agosto de 2015.

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

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo fueron formulados conforme a la NIC 34 (adoptada por la Unión Europea) y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 28 de julio de 2022. Los estados financieros intermedios resumidos consolidados que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados.

Para la elaboración de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, salvo aquellas cuestiones descritas en la nota 2. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 se han presentado ante el Registro Mercantil de Madrid y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF adoptadas por la Unión Europea) y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera del *International Accounting Standards Board* (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad, IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros no estaba calificado.

#### Presentación de resultados

La Cuenta de resultados del periodo anterior incluye reclasificaciones que se efectuaron para ajustarse a la presentación del periodo actual en relación al Cambio neto en el valor razonable del bono convertible presentado en Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros en la Cuenta de resultados, que anteriormente se incorporaba en Gastos financieros. Consecuentemente, el Grupo ha reclasificado los resultados del periodo comparativo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 para reconocer 38 millones de euros en Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros con el correspondiente incremento en el epígrafe Gastos financieros. No hay impacto en la pérdida después de impuestos.

#### Principio de empresa en funcionamiento

A 30 de junio de 2022, el Grupo contaba con una liquidez total de 13.489 millones de euros (31 de diciembre de 2021: liquidez total de 11.986 millones de euros), formada por efectivo y depósitos remunerados por un total de 9.190 millones de euros, 3.171 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales y otros 1.128 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para aviones. A 30 de junio de 2022, los préstamos y créditos del Grupo no tienen asociadas cláusulas financieras.

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo comprendido hasta el 31 de diciembre de 2023 (el “periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento”), el Grupo ha modelado dos escenarios a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista. El plan de negocio a tres años del Grupo, elaborado y aprobado por el Consejo en diciembre de 2021, fue actualizado posteriormente con los últimos datos internos y externos disponibles a mediados de julio de 2022. Este plan de negocio actualizado está basado en la Hipótesis de Referencia, que tiene en cuenta la visión del Consejo y la dirección sobre la recuperación prevista de la pandemia de COVID-19 y el impacto del entorno económico y geopolítico sobre los negocios del Grupo en el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia son los siguientes:

- Una recuperación de la capacidad modelada por región geográfica (y, en algunas regiones, por destinos clave), de tal modo que esta se incrementa gradualmente desde un 82% en el tercer trimestre de 2022 (comparado con el mismo periodo de 2019) hasta los niveles previos a la pandemia al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, siendo la media de dicho periodo un 95% de los niveles de 2019;
- Los ingresos unitarios de pasaje/AKO se prevé que sigan recuperándose hasta alcanzar los niveles de 2019 al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y esta previsión está basada, entre otros supuestos, en un mayor peso de los viajes de ocio frente a los de negocios comparado con 2019;
- El Grupo ha supuesto que las líneas concedidas y no dispuestas para fines generales de 3.200 millones de euros no se utilizarán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas se reduce con el tiempo, de tal forma que el Grupo dispondrá de 3.100 millones de euros al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que, en caso necesario, podría disponer de todas las líneas concedidas y no dispuestas específicamente para aviones por un total de 1.100 millones de euros durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, aunque de esta cifra no prevé utilizar 500 millones de euros;

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 9, 4.200 millones de euros deberán abonarse durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento; de esta cifra, el Grupo cuenta con financiación concedida para aviones por importe de 600 millones de euros en el marco de estructuras de financiación EETC y, además, el Grupo ha previsto conseguir alrededor del 100% (3.500 millones de euros) de la financiación para aviones necesaria que todavía no está concedida de tal modo que coincida con los plazos y pagos de estas entregas de aviones. Este supuesto relativo a la relación entre el principal y el valor de la garantía es coherente con el nivel de financiación que el Grupo ha podido obtener recientemente; y
- El Grupo ha supuesto que refinanciará los bonos convertibles por importe de 500 millones de euros que vencen en noviembre de 2022 y los bonos por importe de 500 millones de euros que vencen en julio de 2023, y para ello se ha basado en su capacidad histórica para acceder a los mercados de capitales para conseguir financiación.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar impactos comerciales y operativos adversos a medida que la capacidad del Grupo se recupera durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, representándolo del siguiente modo: menores niveles de capacidad operada cada mes, lo que incluye una caída de al menos el 25% durante tres meses en el periodo de principio de empresa en funcionamiento, para reflejar el riesgo de interrupciones operativas más graves; menores niveles de ingresos unitarios de pasaje/AKO en respuesta a las presiones generales sobre los precios a consecuencia de la coyuntura económica actual; incremento de los costes operativos en respuesta a las presiones inflacionistas y una revisión a la baja de la relación entre el principal y el valor de la garantía del 80% de la financiación para aeronaves no concedida. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad sería un 9% inferior a la de la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista supone que se utilizan todas las líneas de financiación disponibles para fines generales y que se refinanciarán los 1.000 millones de euros en bonos que llegan a su vencimiento durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave, pero plausible.

El Grupo ha modelado el impacto derivado de nuevas reducciones de la capacidad operada y el "yield", de incrementos del precio del combustible de aviación y de la incapacidad para financiar los bonos que vencen durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, pero también ha considerado nuevas medidas de mitigación, como reducir las compras de inmovilizado y los gastos operativos y diferir las amortizaciones anticipadas de préstamos y créditos que actualmente tiene previsto efectuar. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aviones y, además, maneja otras acciones de mitigación potenciales, incluidas las enajenaciones de activos, que aplicaría en el caso de que la evolución de la liquidez fuera adversa.

Después de revisar la Hipótesis de Referencia, la Hipótesis Pesimista y las sensibilidades adicionales, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, siguen adoptando el principio contable de empresa en funcionamiento para formular los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022. A la hora de adoptar el principio contable de empresa en funcionamiento, los estados financieros intermedios resumidos consolidados se han formulado sin incluir una incertidumbre relevante, que se ha eliminado desde el Informe y cuentas anuales de 2021. La eliminación de la incertidumbre relevante obedece a la reducción de la incertidumbre durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento debido a la recuperación sostenida posterior a la pandemia de COVID-19 y la fortaleza de la liquidez del Grupo a 30 de junio de 2022.

## 2. POLÍTICAS CONTABLES

### Juicios críticos y estimaciones

A excepción de lo descrito a continuación, las políticas contables adoptadas en la presentación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados del semestre finalizado el 30 de junio de 2022 son consistentes con las aplicadas en la preparación de los estados financieros anuales consolidados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

Para elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022, la Dirección ejerció juicios y estimaciones que afectan a la aplicación de políticas y los importes registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos. Los juicios relevantes ejercidos por la Dirección en la aplicación de las políticas contables del Grupo y las principales fuentes de estimación de la incertidumbre están resumidos a continuación, así como la consideración del impacto del COVID-19 en la información financiera.

### Novedades en las políticas contables

#### *Activos financieros*

En el momento de su reconocimiento inicial, los activos financieros se clasifican en función de su valoración a coste amortizado, a valor razonable con cambios en otro resultado global o a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.

La clasificación de los activos financieros en el reconocimiento inicial depende de las características de sus flujos de efectivo contractuales y el modelo de negocio del Grupo a la hora de gestionarlos. Para que un activo financiero se clasifique y valore a coste amortizado o a valor razonable con cambios en otro resultado global, debe dar lugar a flujos de efectivo que sean "exclusivamente pagos de principal e intereses" sobre el importe del principal pendiente. Los activos financieros que no pertenecen a este grupo se clasifican y valoran a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Esta evaluación se realiza instrumento por instrumento.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

### Nuevas normas, interpretaciones y modificaciones adoptadas por el Grupo

En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 se han aplicado por primera vez las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación, pero estas no han tenido un impacto sustancial en los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo:

- Inmovilizado material: ingresos antes del uso previsto - modificación de la NIC 16, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Referencia al Marco Conceptual - modificación de la NIIF 3, en vigor para periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Contratos onerosos - coste de cumplir un contrato - modificación de la NIC 37, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Mejoras anuales a las NIIF, ciclo 2018-2020 - en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive).

El IASB y el CINIIF han publicado las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones, con fecha de entrada en vigor posterior al final del periodo de estos estados financieros, que la dirección cree que podrían afectar al Grupo en futuros periodos. Salvo indicación en contrario, el Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligado cumplimiento:

- Clasificación de pasivos entre corrientes y no corrientes - modificaciones de la NIC 1 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Definición de estimación contable - modificaciones de la NIC 8, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Comunicación de políticas contables - modificaciones de la NIC 1 y la Declaración de práctica 2 de las NIIF, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive); y
- Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos resultantes de una única operación - Modificaciones de la NIC 12, en vigor para periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive).

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

Los resultados y posición financiera del Grupo se vio afectada por los siguientes eventos y transacciones relevantes en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 y subsecuentemente hasta la fecha de este informe:

- El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación con el *Ireland Strategic Investment Fund* por importe de 200 millones de euros y con vencimiento en marzo de 2025. Este acuerdo de financiación es adicional al acuerdo de financiación con ISIF ya existente por importe de 150 millones de euros y también con vencimiento en 2025;
- En abril de 2022, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se vendieron y posteriormente arrendaron cinco aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2032 y 2036. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2021-1* de Iberia, denominados comúnmente *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC). En consecuencia, la estructura de financiación de activos aporta financiación comprometida para aeronaves de 680 millones de euros;
- El 19 de mayo de 2022, el Grupo firmó un acuerdo con Boeing para comprar 25 aviones 737-8200 y 25 aviones 737-10, más opciones sobre otras 100 aeronaves. Los aviones se entregarán entre 2023 y 2027 y se destinarán a la renovación de la flota de corto radio. Este pedido de flota está sujeto a la aprobación de los accionistas de IAG antes de que concluya 2022. Los compromisos de inversión que se detallan en la nota 9 excluyen estos aviones hasta que se haya obtenido dicha aprobación de los accionistas;
- El 15 de junio de 2022, tras la aprobación de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) (la sociedad estatal española que mantiene una participación directa en Air Europa Holdings, S.L.U. ("Air Europa")) y del Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España, el Grupo ha firmado un acuerdo de financiación con Globalia Corporación Empresarial, S.A. ("Globalia") por el cual el Grupo ha concedido un préstamo no garantizado de 100 millones de euros a siete años. El préstamo es convertible, durante un periodo de dos años desde su inceptión, en un número fijo de acciones de Air Europa. Véase la nota 11 para más detalles;
- Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2022, el Grupo convirtió 22 opciones de compra de aviones Airbus A320 Neo en pedidos en firme de 17 aviones Airbus A320 Neo y cinco aviones Airbus A321 Neo; y
- El 28 de julio, IAG anunció una nueva orden de aeronaves más eficientes en el consumo de combustible de la familia Airbus A320 Neo, como parte de su plan para cumplir con sus compromisos medioambientales. El Grupo va a convertir 12 opciones de la familia Airbus A320 Neo en pedidos en firme y ha pedido 25 aeronaves más de la familia A320 Neo, con opción de comprar 50 aeronaves adicionales. Los pedidos en firme se emplearán para reemplazar aeronaves existentes de la familia de Airbus A320 Neo y se entregarán entre 2025 y 2028; la división entre A320 Neo y A321 Neo se decidirá en una fecha más cercana a la entrega. Este pedido está sujeto a la aprobación de los accionistas de IAG.

### 3. ESTACIONALIDAD

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

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

## 4. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

## a Segmentos de negocio

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

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

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

Las funciones de plataforma del negocio tienen como cometido principal prestar apoyo a las operaciones de las aerolíneas. Estas actividades no se consideran como segmentos operativos declarables, ya que generan ingresos al margen de las actividades del Grupo y las decisiones de asignación de recursos se toman en base al negocio de pasajeros o no son supervisadas por el Comité de Dirección de IAG y se incluyen en Otras empresas del Grupo.

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

Millones de euros	2022					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
<b>Ingresos</b>						
Ingresos de pasaje	4.137	1.601	973	610	283	<b>7.604</b>
Ingresos de carga	654	144	-	40	5	<b>843</b>
Otros ingresos	378	364	4	7	151	<b>904</b>
<b>Ingresos externos</b>	<b>5.169</b>	<b>2.109</b>	<b>977</b>	<b>657</b>	<b>439</b>	<b>9.351</b>
Ingresos entre segmentos	128	188	-	9	287	<b>612</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>5.297</b>	<b>2.297</b>	<b>977</b>	<b>666</b>	<b>726</b>	<b>9.963</b>
Cargo por depreciación y amortización	(644)	(178)	(97)	(70)	(32)	<b>(1.021)</b>
Reversión del deterioro	-	-	6	-	-	<b>6</b>
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones</b>	<b>(424)</b>	<b>4</b>	<b>(52)</b>	<b>(95)</b>	<b>129</b>	<b>(438)</b>
Partidas excepcionales	23	-	6	-	-	29
<b>(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>(447)</b>	<b>4</b>	<b>(58)</b>	<b>(95)</b>	<b>129</b>	<b>(467)</b>
Gastos no operativos netos						(405)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>						<b>(843)</b>
Total activos	23.956	8.698	3.290	2.161	1.726	<b>39.831</b>
Total pasivos	(21.114)	(8.778)	(3.944)	(2.150)	(2.050)	<b>(38.036)</b>

<sup>1</sup>Incluye eliminaciones sobre activos totales de 16.189 millones de euros y pasivos totales de 5.902 millones de euros.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021

Millones de euros	2021 <sup>1</sup>					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	424	470	193	33	21	1.141
Ingresos de carga	581	155	-	31	2	769
Otros ingresos	38	182	3	1	78	302
Ingresos externos	1.043	807	196	65	101	2.212
Ingresos entre segmentos	17	122	-	-	156	295
Ingresos por segmento	1.060	929	196	65	257	2.507
Cargo por depreciación y amortización	(514)	(177)	(124)	(68)	(37)	(920)
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(1.325)	(330)	(195)	(192)	7	(2.035)
Partidas excepcionales	120	7	9	7	2	145
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(1.445)	(337)	(204)	(199)	5	(2.180)
Gastos no operativos netos						(301)
Pérdida antes de impuestos						(2.336)
Total activos	20.001	6.529	2.685	1.818	2.429	33.462
Total pasivos	(17.945)	(6.858)	(3.299)	(1.649)	(2.797)	(32.548)

<sup>1</sup>Incluye eliminaciones sobre activos totales de 15.745 millones de euros y pasivos totales de 5.645 millones de euros.

## b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021
Reino Unido	3.390	480
España	1.779	657
EE. UU.	1.383	175
Resto del mundo	2.799	900
	9.351	2.212

Activos por área

**A 30 de junio de 2022**

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.894	1.317
España	5.076	1.384
EE. UU.	52	11
Resto del mundo	1.142	576
	18.164	3.288

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

A 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.544	1.317
España	4.404	1.333
EE. UU.	76	13
Resto del mundo	1.137	576
	17.161	3.239

**5. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS, CAMBIOS EN LOS VALORES RAZONABLES Y OTROS CRÉDITOS NO OPERATIVOS**

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021 <sup>1,2</sup>
<b>Gastos financieros</b>		
Gastos por intereses de:		
Préstamos bancarios	(94)	(57)
Pasivos por financiación de activos	(46)	(40)
Pasivos por arrendamientos	(217)	(195)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(5)	(5)
Bonos <sup>2</sup>	(45)	(26)
Otros préstamos <sup>2</sup>	(46)	(20)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	2	1
Otros gastos financieros <sup>1</sup>	(29)	(59)
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(480)</b>	<b>(401)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	2	-
Otros ingresos financieros	1	4
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros</b>		
Cambio neto en el valor razonable de bonos convertibles <sup>1</sup>	171	38
Pérdidas netas en el valor razonable de activos financieros a valor razonable a través del beneficio o pérdida	(41)	-
	<b>130</b>	<b>38</b>
<b>Crédito neto correspondiente a pensiones</b>		
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	<b>13</b>	<b>1</b>
<b>Otros créditos no operativos</b>		
Beneficios procedentes de la venta de inmovilizado material e inversiones	<b>21</b>	41
Crédito relacionado con inversiones en patrimonio	-	1
Participación en beneficios/(pérdidas) de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	<b>1</b>	(1)
Beneficios/(pérdidas) reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura	<b>83</b>	(1)
Beneficios no reconocidos de derivados no clasificados como de cobertura	<b>21</b>	30
	<b>126</b>	<b>70</b>

<sup>1</sup>Los resultados de 2021 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación adoptada en el Informe y cuentas anuales de 2021 en relación a los movimientos en el valor razonable del bono convertible. En la nota 1 se ofrece más información.

<sup>2</sup>Los gastos financieros totales de 2021 incluyen una re-presentación de los resultados para adecuarlos a las bases de presentación actuales. Los gastos financieros totales no han cambiado.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

**6. IMPUESTOS**

El crédito fiscal en la Cuenta de resultados fue el siguiente:

Millones de euros	<b>Semestre finalizado el 30 de junio</b>	
	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Impuesto corriente	<b>(21)</b>	(22)
Impuesto diferido	<b>210</b>	310
<b>Impuesto total</b>	<b>189</b>	288

El tipo impositivo efectivo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022 fue del 22% (2021: 12%). La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, Reino Unido, España e Irlanda, con tipos del impuesto de sociedades en 2022 y 2021 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente. Lo anterior se traduce en un tipo impositivo efectivo previsto del 19%.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 22% y el tipo impositivo efectivo previsto del 19% se debió fundamentalmente al reconocimiento parcial de las pérdidas en Iberia y Vueling, así como al impacto neto del incremento del tipo impositivo en el Reino Unido del 19% al 25%.

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

Millones de euros	<b>30 de junio de 2022</b>	31 de diciembre de 2021
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	2.206	1.993
Pérdidas operativas en OpenSkies SASU	405	390
Pérdidas operativas en el Reino Unido	74	72
Otras pérdidas fiscales	4	3
	<b>2.689</b>	<b>2.458</b>
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	619	648
Pérdidas de capital en Reino Unido	357	361
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	<b>993</b>	<b>1.026</b>

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

A 30 de junio de 2022, el Grupo tenía activos por impuesto diferido no reconocidos de 2.689 millones de euros en relación con pérdidas fiscales que el Grupo no prevé razonablemente utilizar. A la hora de aplicar el juicio anterior, si el Grupo hubiera ampliado indefinidamente el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros, entonces el importe de los activos por impuesto diferido no reconocidos se habría reducido en 2.284 millones de euros.

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirían cambios normativos en la ley de acompañamiento a los presupuestos 2021 (*Finance Bill 2021*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021 se promulgó esta ley, lo que dio lugar a la reevaluación de los saldos de impuestos diferidos a 30 de junio de 2022 y, como consecuencia, incrementará el cargo fiscal corriente futuro del Grupo. Como consecuencia de la reevaluación de los balances del impuesto diferido en entidades en el Reino Unido, se ha reconocido un crédito de 66 millones de euros (30 de junio de 2021: crédito de 46 millones de euros) en la Cuenta de resultados y un cargo de 17 millones de euros (30 de junio de 2021: crédito de 32 millones de euros) en el Estado de resultado global.

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

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

### **Pasivos contingentes relacionados con impuestos**

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes que puede estimar de forma razonable, en todos los impuestos, que a 30 de junio de 2022 ascendían a 106 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 106 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Por lo tanto, el Grupo no considera adecuado provisionar estos importes. Se ha incluido en las situaciones fiscales inciertas lo siguiente:

#### *Ganancia derivada de la fusión*

Tras la inspección fiscal relativa a los periodos 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron un acuerdo de liquidación en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia. La exposición máxima en este caso es de 96 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 95 millones de euros), siendo éste el importe incluido en el acuerdo de liquidación, así como una estimación de los intereses devengados hasta el 30 de junio de 2022.

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

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

#### *IAG Loyalty VAT*

En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022, la agencia tributaria británica (HMRC) inició inspecciones de IVA relativas al periodo de siete meses finalizado en septiembre de 2018 contra Avios Group (AGL) Limited, una sociedad controlada por el Grupo y que se comercializa como IAG Loyalty. A 30 de junio de 2022 y hasta la fecha de estos estados financieros intermedios, las inspecciones de la agencia tributaria británica sobre las declaraciones de IVA de IAG Loyalty están en una fase preliminar. El Grupo ha revisado su situación junto con sus asesores y considera que tiene argumentos sólidos para defender su contabilidad del IVA, incluyendo el hecho de haber recibido decisiones anteriormente por parte de la agencia tributaria británica sobre este asunto, y, por lo tanto, no considera probable que se produzca un dictamen desfavorable. A la vista de lo anterior, el Grupo no considera adecuado registrar ninguna provisión. Además, no resulta posible estimar de manera fiable cualquier exposición que pudiera derivarse de este asunto hasta que la inspección de la agencia tributaria británica se encuentre más avanzada.

## 7. BENEFICIOS POR ACCIÓN Y CAPITAL

Millones	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	4.963	4.967
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	4.963	4.967

  

Céntimos de euro	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021
Pérdida básica por acción	(13,2)	(41,2)
Pérdida diluida por acción	(13,2)	(41,2)

El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022, de los bonos convertibles de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes no fue dilutivo en los periodos de seis meses finalizados el 30 de junio de 2022 y 2021 debido a la pérdida después de impuestos publicada de cada periodo y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo del beneficio diluido por acción.

El número de acciones emitidas a 30 de junio de 2022 asciende a 4.971.476.000 (31 de diciembre de 2021: 4.971.476.000) acciones ordinarias con un valor nominal de 0,10 euros por acción.

## 8. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración no propone ningún dividendo durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2022 (30 de junio de 2021: cero).

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

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Determinadas obligaciones de deuda imponen restricciones o condiciones al pago de dividendos por parte de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad, como un préstamo concedido a British Airways por UKEF y los préstamos concedidos a Iberia y Vueling garantizados parcialmente por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España; estos préstamos pueden amortizarse anticipadamente sin penalización a elección de cada compañía. British Airways acordó con el Administrador de su principal plan de pensiones de prestación definida británico (NAPS), en el marco de un acuerdo para diferir 450 millones de libras esterlinas en aportaciones, que no se abonarán dividendos a IAG antes de 2024 y que cualquier dividendo abonado a IAG a partir de 2024 dará lugar a una aportación del 50% del importe del dividendo, hasta que las aportaciones diferidas al plan de pensiones se hayan satisfecho.

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

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

<sup>1</sup>Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 237 millones de euros (seis meses finalizados el 30 de junio de 2021: 126 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados están relacionados con arrendamientos con opción de compra que fueron reclasificados a Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuáles el Grupo había continuado cargando la depreciación a lo largo de la vida útil esperada de la aeronave, incluyendo la opción de compra.

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

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activo por derecho de uso	Total inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2021	7.656	9.875	17.531	3.208
Altas	213	192	405	64
Modificaciones	-	119	119	-
Bajas	(161)	-	(161)	(49)
Reclasificaciones	126	(163)	(37)	-
Cargo por depreciación y amortización	(316)	(518)	(834)	(86)
Movimientos por cambio de divisas	323	354	677	75
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2021</b>	<b>7.841</b>	<b>9.859</b>	<b>17.700</b>	<b>3.212</b>

A 30 de junio de 2022, había préstamos a largo plazo del Grupo avalados con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 2.812 millones de euros (a 31 de diciembre de 2021: 3.081 millones de euros).

Las inversiones autorizadas y contratadas en inmovilizado pero no previstas en las cuentas ascienden a 10.843 millones de euros (a 31 de diciembre de 2021: 10.911 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio de moneda extranjera. Esta cifra excluye los pedidos de aeronaves que están sujetos a aprobación de los accionistas.

### 10. REVISIÓN DE DETERIORO

#### Base de cálculo del importe recuperable

En cada fecha de cierre, el Grupo considera si existen indicios de deterioro potencial. A 30 de junio de 2022, mientras el Grupo continúa recuperándose de la pandemia del COVID-19, persiste la incertidumbre acerca de los entornos económico y geopolítico a corto y medio plazo. Como consecuencia, se ha llevado a cabo un test completo de deterioro para cada UGE a 30 de junio de 2022.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Los importes recuperables de las UGE del Grupo se han medido en base a su valor en uso, que utiliza un modelo de flujos de caja descontados con medias ponderadas multiescenario. Estos escenarios se detallan en la sección sobre el principio de empresa en funcionamiento de la nota 1, con un peso del 70% de la Hipótesis de referencia y del 30% de la Hipótesis pesimista. Las proyecciones de flujos de caja se basan en los planes de negocio aprobados por las compañías operativas relevantes para un periodo de tres años. Las previsiones de flujos de caja extrapoladas más allá del periodo de tres años se proyectan en base a las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de cada UGE.

Cada año las compañías operativas relevantes preparan y aprueban planes de negocio a tres años y el Consejo de Administración aprueba el plan de negocio a tres años del Grupo en el cuarto trimestre del año. El Grupo ajusta el ejercicio final del plan de negocio a tres años para incorporar el impacto del cambio climático que el Grupo puede estimar de manera razonable en la fecha del balance. Sin embargo, dada la naturaleza a largo plazo de los compromisos de sostenibilidad del Grupo, existen otros aspectos de estos compromisos que no pueden ser estimados de manera razonable en la fecha del balance y que se han excluido en estos ajustes. Estos ajustes incorporan la mayor utilización de combustible de aviación sostenible, así como supuestos sobre precios relativos a estos combustibles y al precio del carbono (tanto en los ETS como en CORSIA), que se obtienen de fuentes externas. Cuando el Grupo considera que dichos costes se recuperarán incrementando los precios de los billetes, entonces se realiza el ajuste correspondiente para aumentar los ingresos de pasaje.

Además, a la hora de definir sus modelos de deterioro, el Grupo elabora sus proyecciones de flujos de efectivo partiendo de la base de que utiliza la flota actual en su estado actual. El Grupo excluye los flujos de efectivo que prevé obtener de reestructuraciones futuras, activos que el Grupo no utiliza actualmente y los avances tecnológicos previstos en aviones y otras tecnologías no disponibles en la fecha de cierre. El Grupo excluye la legislación/regulación futura potencial relativa a los precios del carbono y/o a los sistemas alternativos que actualmente no han entrado en vigor, como la entrada en vigor de impuestos al queroseno.

Los flujos de efectivo incluidos en los planes de negocio 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 existentes.

### Principales hipótesis

Los cálculos de valor en uso para cada UGE recogen la incertidumbre derivada de la recuperación del COVID-19 y de los entornos económico y geopolítico, incluyendo los flujos de efectivo actualizados previstos por la reducción de la actividad para el semestre restante de 2022 y hasta finales de 2024. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis empleadas durante el periodo previsto en los cálculos del valor en uso, derivadas ponderando la Hipótesis de referencia y la Hipótesis pesimista, son las siguientes:

A 30 de junio de 2022					
%	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo <sup>1</sup>	7-10	5-9	4-6	7-11	18-23
AKO proporcionado a 2019 <sup>1,2</sup>	69-101	80-108	97-122	86-118	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,9	1,7	1,6	1,7	1,6
Tasa de descuento antes de impuestos	9,7	10,9	10,7	10,0	10,3

A 31 de diciembre de 2021					
%	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo <sup>1</sup>	3-13	2-12	2-11	0-14	22-24
AKO proporcionado a 2019 <sup>1,2</sup>	75-103	77-100	97-119	84-115	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,9	1,7	1,6	1,7	1,6
Tasa de descuento antes de impuestos	11,8	11,4	11,1	10,1	12,0

<sup>1</sup>El margen operativo y los AKO proporcionados a 2019 son la media ponderada de los escenarios de Hipótesis de referencia e Hipótesis pesimista.

<sup>2</sup>En periodos anteriores, el Grupo aplicó como hipótesis principal el crecimiento medio anual de los AKO. A la vista del impacto del COVID-19, el Grupo ha presentado los AKO como una proporción del nivel de AKO conseguidos en 2019, antes de la aplicación del cálculo de valor terminal.

	Hasta el 31 de diciembre de 2022	Hasta el 31 de diciembre de 2023	Hasta el 31 de diciembre de 2024	De 2025 en adelante
Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)				
A 30 de junio de 2022	1.229	1.014	917	917
A 31 de diciembre de 2021	690	673	659	659

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Los AKO previstos reflejan el rango de AKO como porcentaje de los AKO finales de 2019 durante el periodo cubierto por las previsiones, basado en el crecimiento previsto de la red y teniendo en consideración las previsiones de mercado de la Dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE en función de la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) (fuente: *Oxford Economics*). El valor terminal de los flujos de efectivo y la tasa de crecimiento a largo plazo incorporan el impacto del cambio climático en la medida en que puede ser determinado, incluyendo un ajuste específico para reducir la tasa para reflejar los supuestos del Grupo en relación al impacto de una demanda reducida como consecuencia del cambio climático. Este impacto de la demanda se obtiene a partir de datos de mercado externos. Los planes de red de las aerolíneas se revisan anualmente en el marco del Plan de Negocio y reflejan los planes de la Dirección en respuesta a riesgos u oportunidades de mercado específicos.

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

Los supuestos relativos al precio del combustible se calculan a partir de las curvas de precios a plazo a fecha de cierre del balance de situación y se obtienen de fuentes externas. Las previsiones de flujos de efectivo recogen estos incrementos de precios después de tener en cuenta el nivel de derivados de combustible con que cuenta el Grupo, con sus correspondientes precios.

### Resumen de los resultados

A 30 de junio de 2022, la Dirección evaluó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

Se han considerado posibles cambios razonables en las hipótesis clave, tanto individualmente como de forma conjunta, para cada UGE, en su caso, lo que incluye una reducción del margen operativo de 2 puntos porcentuales cada año, de los AKO del 5% cada año, de las tasas de crecimiento a largo plazo en el cálculo del valor terminal hasta el cero, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales, cambiar la ponderación de la Hipótesis de referencia y de la Hipótesis pesimista para que la ponderación sea del 100% hacia la hipótesis pesimista, y un aumento del precio del combustible del 40% sin asumir la recuperación del coste. Dada la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, estas sensibilidades representan un impacto razonablemente posible del cambio climático en las UGE mayor que lo incluido en los modelos de deterioro.

Para las UGE de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, aunque se prevé que los importes recuperables excedan de los valores contables en 5.617 millones de euros, 1.489 millones de euros, 676 millones de euros y 1.181 millones de euros respectivamente, los importes recuperables estarían por debajo de los valores contables si se emplearan posibles cambios razonables en las hipótesis asumidas:

- *British Airways*: (i) si el margen operativo hubiera sido 2 puntos porcentuales más bajo en combinación con una reducción de la tasa de crecimiento a largo plazo de 0,8 puntos porcentuales; (ii) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con una reducción en la tasa de crecimiento a largo plazo de 1,8 puntos porcentuales; (iii) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 5% sin recuperación del coste; y (iv) si el precio del combustible hubiera sido un 10% mayor sin recuperación del coste;
- *Iberia*: (i) si el margen operativo hubiera sido 2 puntos porcentuales más bajo en combinación con una reducción de la tasa de crecimiento a largo plazo de 0,2 puntos porcentuales; (ii) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 5% sin recuperación del coste; y (iii) si el precio del combustible hubiera sido un 9% mayor sin recuperación del coste;
- *Vueling*: (i) si el margen operativo hubiera sido 1,8 puntos porcentuales más bajo; (ii) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 2% sin recuperación del coste; y (iii) si el precio del combustible hubiera sido un 8% mayor sin recuperación del coste; y
- *Aer Lingus*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 9% sin recuperación del coste; y (iii) si el precio del combustible hubiera sido un 14% mayor sin recuperación del coste.

No surge ningún deterioro en el resto de posibles cambios razonables que podrían sufrir las principales hipótesis aplicadas a las UGE British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus ni en ninguno de los posibles cambios razonables que podrían sufrir las principales hipótesis aplicadas a la UGE IAG Loyalty.

Además, a 30 de junio de 2022 los administradores han considerado la existencia de indicadores de deterioro en activos individuales, incluidos, entre otros, los derechos de aterrizaje y los activos de flota, y han concluido que no es necesario aplicar ningún cargo por deterioro.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

11. **ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES**

Otras inversiones incluyen lo siguiente:

Millones de euros	A 30 de junio de 2022	A 31 de diciembre de 2021 <sup>1</sup>
Instrumentos de deuda mantenidos a valor razonable en beneficios o pérdidas	59	-
	59	-

El 15 de junio de 2022, el Grupo formalizó un acuerdo de financiación con Globalia Corporación Empresarial, S.A, ('Globalia') por el cual el Grupo concedió un préstamo no garantizado a siete años por valor de 100 millones de euros que durante sus dos primeros años de vigencia puede convertirse en un número fijo de acciones de Air Europa. Este préstamo se registra a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.

Para la valoración del acuerdo de financiación se utiliza el enfoque del beneficio generado, por el cual el acuerdo de financiación se valora usando datos de mercado observables para determinar un tipo de interés que un actor del mercado demandaría para conceder un préstamo por el mismo plazo e importe. Después, se utiliza este tipo de interés para descontar los flujos de efecto contractuales existentes y así obtener el valor razonable en la fecha de cierre.

A 30 de junio de 2022, el valor razonable del acuerdo de financiación era de 59 millones de euros, lo que constituye un descenso de 41 millones de euros desde su formalización. Se ha registrado el correspondiente cargo en el epígrafe Variación neta del valor razonable de los instrumentos financieros de la Cuenta de resultados.

12. **INSTRUMENTOS FINANCIEROS**a **Activos y pasivos financieros por categoría**

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2022 y 31 de diciembre de 2021 por tipo y clasificación a efectos de medición:

**A 30 de junio de 2022**

Millones de euros	Activos financieros				Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
<b>Activos no corrientes</b>						
Otras inversiones en patrimonio	-	33	-	-	-	33
Activos financieros no corrientes	-	-	59	-	-	59
Instrumentos financieros derivados	-	-	313	-	-	313
Otros activos no corrientes	145	-	-	168	-	313
<b>Activos corrientes</b>						
Deudores comerciales	1.526	-	-	-	-	1.526
Otros activos corrientes	362	-	-	732	-	1.094
Instrumentos financieros derivados	-	-	1.983	-	-	1.983
Otros depósitos remunerados a corto plazo	186	-	-	-	-	186
Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.004	-	-	-	-	9.004

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Pasivos financieros						
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance	
<b>Pasivos no corrientes</b>						
Pasivos por arrendamientos	8.225	-	-	-	8.225	
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	8.896	-	550	-	9.446	
Instrumentos financieros derivados	-	-	14	-	14	
Otros pasivos a largo plazo	159	-	-	70	229	
<b>Pasivos corrientes</b>						
Pasivos por arrendamientos	1.600	-	-	-	1.600	
Componente corriente de la deuda a largo plazo	889	-	9	-	898	
Acreedores y otras cuentas a pagar	4.672	-	-	285	4.957	
Instrumentos financieros derivados	-	-	53	-	53	

A 31 de diciembre de 2021

Activos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	31	-	-	31
Instrumentos financieros derivados	-	-	77	-	77
Otros activos no corrientes	126	10	-	114	250
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	735	-	-	-	735
Otros activos corrientes	363	-	-	597	960
Instrumentos financieros derivados	-	-	543	-	543
Otros depósitos remunerados a corto plazo	51	-	-	-	51
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.892	-	-	-	7.892

Pasivos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	8.116	-	-	-	8.116
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	8.220	-	748	-	8.968
Instrumentos financieros derivados	-	-	47	-	47
Otros pasivos a largo plazo	132	-	-	76	208
<b>Pasivos corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	1.521	-	-	-	1.521
Componente corriente de la deuda a largo plazo	996	-	9	-	1.005
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.506	-	-	206	3.712
Instrumentos financieros derivados	-	-	126	-	126

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

### 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 usando los siguientes métodos e hipótesis:

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

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

Los instrumentos derivados se valoran a partir del valor de mercado de los instrumentos con similares términos y condiciones en la fecha de cierre del balance usando modelos de precios a plazo, que incluyen tipos de cambio a plazo, tipos de interés a plazo y curvas de combustible a plazo en la fecha de presentación. El valor razonable de los pasivos financieros relacionados con derivados y los activos financieros relacionados con derivados se ajusta, respectivamente, por el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte.

El valor razonable de los préstamos y empréstitos con intereses del Grupo, excluidos los arrendamientos, se determina descontando los flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado en la fecha del balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta por el riesgo crediticio propio.

Nivel 3: *Inputs* para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. Los métodos principales de dichas valoraciones consisten en modelos de valoración de los precios de las opciones y modelos de valoración que consideran el valor actual de los flujos de caja por dividendos que se prevé que generen los activos asociados. El valor razonable de los pasivos y activos financieros incorpora el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte, respectivamente.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 30 de junio de 2022 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	33	33	<b>33</b>
Activos financieros no corrientes	-	59	-	59	<b>59</b>
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	2.296	-	2.296	<b>2.296</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	2.842	7.171	-	10.013	<b>10.344</b>
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	67	-	67	<b>67</b>

<sup>1</sup>La parte corriente de los activos financieros derivados es de 1.983 millones de euros.

<sup>2</sup>La parte corriente de los pasivos financieros derivados es de 53 millones de euros.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2021 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	31	31	31
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	620	-	620	620
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	3.492	6.543	-	10.035	9.973
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	173	-	173	173

<sup>1</sup>La parte corriente de los activos financieros derivados es de 543 millones de euros.

<sup>2</sup>La parte corriente de los pasivos financieros derivados es de 126 millones de euros.

No se produjeron traspasos entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el periodo.

Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y activos y pasivos financieros derivados se miden a valor razonable en el informe financiero consolidado. Las deudas remuneradas, a excepción del bono convertible de IAG por valor de 825 millones de euros y con vencimiento en 2028 que se mide a valor razonable, se miden a coste amortizado.

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

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2022	A 31 de diciembre de 2021
Saldo inicial de periodo	31	29
Altas	2	2
	<b>33</b>	<b>31</b>

**13. DEUDAS FINANCIERAS**

Millones de euros	A 30 de junio de 2022			A 31 de diciembre de 2021		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	687	6.473	7.160	761	6.724	7.485
Pasivos para la financiación de activo	211	2.973	3.184	171	2.244	2.415
Otros pasivos financieros	-	-	-	73	-	73
Pasivos por arrendamientos	1.600	8.225	9.825	1.521	8.116	9.637
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	2.498	17.671	20.169	2.526	17.084	19.610

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2029. Existen préstamos a largo plazo del Grupo por importe de 2.450 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.434 millones de euros) garantizados por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 2.722 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.938 millones de euros). Los pasivos para la financiación de activo están garantizados en todos los casos por aeronaves asociadas u otro inmovilizado material.

El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) por valor de 200 millones de euros, con vencimiento en marzo de 2025. Esta financiación se suma a los acuerdos de financiación existentes con el ISIF por valor de 150 millones de euros.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

### *Detalles sobre el bono convertible con vencimiento en 2028*

Estos bonos convertibles otorgan a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprenden un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 30 de junio de 2022 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar en efectivo los bonos convertibles, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG.

Los bonos convertibles se registran a su valor razonable, que a 30 de junio de 2022 ascendía a 560 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 756 millones de euros), lo que constituye un descenso de 196 millones de euros desde el 1 de enero de 2022. De este descenso, el importe incluido en Otro resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 26 millones de euros y el crédito reconocido en Cambio neto en el valor razonable de bonos convertibles en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 171 millones de euros.

### *Operaciones con entidades no consolidadas*

En abril de 2022, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se financiaron cinco aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2032 y 2036. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2020-1* de Iberia. En consecuencia, la estructura de financiación de activos aporta financiación comprometida para aeronaves de 680 millones de euros, de los cuáles 490 millones de euros habían sido utilizados a 30 de junio de 2022, y el pasivo asociado se reconoció como un Pasivo por financiación de activo.

## 14. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo se concedieron 25.907.252 opciones en virtud del Plan de Acciones para Ejecutivos (*Executive Share Plan*) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de la dirección. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto es el precio de las acciones en la fecha en las que se conceden. El Grupo liquida las obligaciones fiscales de los empleados derivadas de la emisión de las acciones directamente con la autoridad fiscal correspondiente en efectivo y un número equivalente de acciones es retenido por el Grupo en el momento de la concesión.

## 15. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL

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

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

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

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

En junio de 2022 la valoración trienal a fecha de 31 de marzo de 2021 concluyó para APS, resultando en un superávit de 343 millones de euros. A 30 de junio de 2022, la valoración trienal a fecha de 31 de marzo de 2021 para NAPS no había concluido y, por lo tanto, la valoración actuarial más reciente de NAPS se realizó a fecha de 31 de marzo de 2018 y dio lugar a un déficit de 2.736 millones de euros. Las valoraciones actuariales realizadas para APS y NAPS difieren de la valoración realizada según la NIC 19 "Retribuciones a empleados" a 30 de junio de 2022, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a los supuestos específicos de los planes usados en las valoraciones actuariales frente a las directrices de la NIC 19 usadas en los supuestos de valoración contable.

### *Pagos en efectivo y acuerdos de financiación*

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS. El total de pagos en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022, neto de costes por servicios realizados por el Grupo ascendió a 8 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2021: 31 millones de euros). El Grupo prevé abonar a APS y NAPS un total de 9 millones de euros en aportaciones del empleador durante el periodo de seis meses restante hasta el 31 de diciembre de 2022.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

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

En la fecha de la valoración actuarial, el 31 de marzo de 2018, el déficit actuarial de NAPS era de 2.736 millones de euros. Con el fin de abordar el déficit del plan, el Grupo también se ha comprometido a realizar pagos por aportaciones hasta el final del primer trimestre de 2023 por un importe aproximado de 130 millones de euros por trimestre. El plan de aportaciones al déficit incluye un mecanismo de protección de sobrefinanciación, basado en la metodología empleada en la valoración trienal para las mediciones del déficit, por el cual las aportaciones al déficit se realizan a una cuenta de depósito en garantía si la posición de financiación del plan alcanza el 97%, y se suspenden si la posición de financiación alcanza el 100%, incluyendo un mecanismo para que las aportaciones se retomen si el nivel de aportaciones baja del 100% subsecuentemente, lo que incluye contribuciones adicionales equivalentes a aquellos meses en los que las contribuciones quedaron suspendidas, o hasta aquel momento en el que el nivel de financiación alcance el 97%.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2022, la posición de financiación de NAPS superaba el 100% y, por consiguiente, las aportaciones al déficit se suspendieron. A 30 de junio de 2022, la valoración del nivel de financiación incorpora estimaciones futuras significativas de tal forma que actualmente el Grupo no espera realizar más aportaciones al déficit. Debido a la naturaleza a largo plazo del plan NAPS, estas estimaciones están sujetas a incertidumbre y por lo tanto no se puede garantizar que no se vayan a retomar las aportaciones al déficit en el futuro o que no se vayan a incorporar aportaciones al déficit adicionales en las valoraciones actuariales trienales futuras.

Millones de euros	A 30 de junio de 2022			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable <sup>3</sup>	7.133	20.143	450	27.726
Valor actual de los pasivos del plan	(6.829)	(16.636)	(701)	(24.166)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	304	3.507	(251)	3.560
Efecto del techo de activos <sup>1</sup>	(105)	(1.422)	-	(1.527)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
<b>A 30 de junio de 2022</b>	<b>199</b>	<b>2.085</b>	<b>(263)</b>	<b>2.021</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes netos				2.298
Obligaciones de retribuciones a empleados				(277)
Activos afectos a los planes netos <sup>2</sup>				2.021

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2021			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.869	25.055	446	34.370
Valor actual de los pasivos del plan	(8.333)	(22.583)	(706)	(31.622)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	536	2.472	(260)	2.748
Efecto del techo de activos <sup>1</sup>	(186)	(1.061)	-	(1.247)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
<b>A 31 de diciembre de 2021</b>	<b>350</b>	<b>1.411</b>	<b>(271)</b>	<b>1.490</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.775
Obligaciones de retribuciones a empleados				(285)
Activos afectos a los planes netos <sup>2</sup>				1.490

<sup>1</sup> Tanto APS como NAPS se encuentran en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que debería pagar el Administrador en relación tanto con los activos netos de pensiones como con los niveles mínimos de financiación contractuales en el futuro.

<sup>2</sup> Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales (AVC), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales en base a aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichos AVC. A 30 de junio de 2022, dichos activos tenían un valor de 343 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 391 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.

<sup>3</sup> A 30 de junio de 2022, el valor razonable de los activos afectos a planes incluye 2.700 millones de euros de participaciones no cotizadas y activos alternativos cuyo valor razonable se ha determinado recurriendo a las valoraciones más recientes realizadas por terceros. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no abarcan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

*Supuestos sobre las obligaciones de los planes*

A 30 de junio de 2022, se revisaron y actualizaron los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS con el fin de reflejar las condiciones de mercado en dicha fecha. Los supuestos principales empleados fueron los siguientes:

Porcentaje anual	A 30 de junio de 2022		A 31 de diciembre de 2021	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Tasa de descuento	3,70	3,75	1,80	1,90
Tasa de incremento del salario pensionable	3,45	-	3,55	-
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	3,45	2,80	3,55	2,85
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,45	3,20	3,55	3,30
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,85	2,80	2,95	2,85

Más información sobre la base de los supuestos está incluida en la nota 32 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

**16. PROVISIONES**

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones para reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2022	1.832	274	720	90	83	<b>2.999</b>
Reclasificaciones	(11)	-	-	-	-	<b>(11)</b>
Provisiones registradas durante el periodo	320	10	31	6	86	<b>453</b>
Utilizadas durante el periodo	(45)	(41)	(16)	(1)	(24)	<b>(127)</b>
Reversiones de importes no utilizados	(39)	-	(1)	(5)	-	<b>(45)</b>
Actualización de descuento	3	-	2	-	-	<b>5</b>
Diferencias de cambio de divisas	131	-	-	2	-	<b>133</b>
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2022</b>	<b>2.191</b>	<b>243</b>	<b>736</b>	<b>92</b>	<b>145</b>	<b>3.407</b>
Desglose:						
Corrientes	558	131	82	70	91	<b>932</b>
No corrientes	1.633	112	654	22	54	<b>2.475</b>
	<b>2.191</b>	<b>243</b>	<b>736</b>	<b>92</b>	<b>145</b>	<b>3.407</b>

**17. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO**

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

**Riesgo de precios del combustible**

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

Como consecuencia de una subida sustancial en el precio global tanto del crudo como de sus derivados durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022, el valor razonable de estos activos netos por instrumentos derivados era de 1.200 millones de euros a 30 de junio de 2022, lo que representa un aumento de 912 millones de euros desde el 1 de enero de 2022.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

### Riesgo de tipos de cambio

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

A 30 de junio de 2022, el valor razonable de los activos netos por instrumentos derivados de moneda extranjera era de 999 millones de euros, lo que representa un aumento de 815 millones de euros desde el 1 de enero de 2022.

### Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda y los depósitos de efectivo. El riesgo de tipos de interés sobre los préstamos a tipo variable se gestiona mediante *swaps* de tipos de interés, *swaps* de divisas de tipos variables a fijos y *collars* de tipos de interés.

### Riesgo de contraparte

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

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

## 18. PASIVOS CONTINGENTES

A continuación se detallan los pasivos contingentes. El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos derivados de estos procedimientos y por lo tanto no se reconoció una provisión en relación a estos procedimientos.

Para aquellos pasivos contingentes relacionados con impuestos, véase la nota 6.

### *Procedimientos judiciales y regulatorios*

El Grupo se enfrenta a litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 30 de junio de 2022, en aquellos casos en que se podían estimar de forma razonable, ascendían a 12 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 22 millones de euros).

### *Garantías e indemnizaciones*

El Grupo cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 30 de junio de 2022 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

## 19. SUBVENCIONES Y AYUDAS PÚBLICAS

El Grupo se ha acogido a las subvenciones y ayudas públicas que se exponen a continuación:

### **Coronavirus Job Retention Scheme (CJRS), registrado en base neta en Gastos de personal**

El CJRS fue puesto en marcha por el Gobierno británico desde el 1 de marzo de 2020 hasta el 30 de agosto de 2020, y permitió a los empleados acogidos a dichos expedientes de regulación temporal de empleo cobrar el 80% de su salario hasta un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes.

Desde el 1 de septiembre de 2020 y hasta el 30 de septiembre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 70%, con un máximo de 2.197,50 libras esterlinas al mes. Desde el 1 de octubre de 2020 y hasta el 31 de octubre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 60% del importe del salario, con un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes. Tras la introducción de nuevas medidas de confinamiento en el Reino Unido en noviembre de 2020, el CJRS se amplió del 1 de noviembre de 2020 hasta el 30 de noviembre de 2020, y posteriormente hasta el 31 de marzo de 2021 y de nuevo hasta el 30 de septiembre de 2021, aumentando el porcentaje del salario que podía acogerse a las ayudas hasta el 80%, con un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes, hasta finales de junio de 2021. Desde el 1 de julio de 2021, el porcentaje de salario que podía acogerse a las ayudas descendió cada mes hasta alcanzar el 60% y un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes el 30 de septiembre de 2021, fecha en la que concluyó el CJRS.

Estos gastos son abonados por el Gobierno al Grupo a mes vencido. El Grupo está obligado a seguir pagando los costes de seguridad social asociados y las aportaciones a los planes de pensiones de empresa.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

### **Temporary Wage Subsidy Scheme (TWSS) y Employment Wage Subsidy Scheme (EWSS), registrados en base neta en Gastos de personal**

El TWSS fue puesto en marcha por el Gobierno irlandés entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de agosto de 2020 y permitió a los empleados acogidos a dichos expedientes cobrar el 85% de su salario hasta un máximo de 410 euros a la semana. Este programa fue reemplazado por el EWSS desde el 1 de septiembre de 2020 y se prolongó hasta el 30 de abril de 2022. A los empleados que podían acogerse (con salarios inferiores a 1.462 euros semanales), el gobierno les sufragaba el salario hasta un máximo de 203 euros a la semana. Estos gastos son abonados por el gobierno al Grupo a mes vencido.

El importe total de las ayudas recibidas por el Grupo a través del CJRS, el TWSS y el EWSS durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2022 ascendió a 11 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2021: 200 millones de euros).

### **Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), no registrado en los estados financieros del Grupo**

El ERTE fue puesto en marcha por el Gobierno español a partir del 1 de marzo de 2020 y se extendió hasta el 28 de febrero de 2022, fecha en la que concluyó el ERTE. Bajo este expediente, el empleo quedó suspendido temporalmente y el salario de los empleados acogidos es pagado directamente por el Gobierno y no se transfiere dinero al Grupo. El Grupo estuvo obligado a seguir pagando los costes de seguridad social asociados.

Si los empleados sujetos a dicho expediente no hubieran sido suspendidos temporalmente durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022, el Grupo habría asumido unos gastos de personal adicionales de 3 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2021: 144 millones de euros).

### **Ireland Strategic Investment Fund (ISIF), registrado en Deudas a largo plazo**

El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación por importe de 75 millones de euros. El 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación que aumentó el importe total a 150 millones de euros.

El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus formalizó otro acuerdo de financiación con el ISIF por importe de 200 millones de euros, repagable en marzo de 2025. Esta línea de financiación no está garantizada. A 30 de junio de 2022, no se habían realizado disposiciones del acuerdo de financiación.

### **UK Export Finance (UKEF), registrado en Deudas a largo plazo**

El 22 de febrero de 2021, British Airways suscribió un préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos, con un 80% de principal garantizado parcialmente por el *UK Export Finance* (UKEF). El préstamo no está garantizado.

El 1 de noviembre de 2021, British Airways suscribió otro préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.200 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos, con un 80% de principal garantizado parcialmente por el *UK Export Finance* (UKEF). El préstamo no está garantizado. A 30 de junio de 2022 no se habían realizado disposiciones del préstamo.

## 20. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS

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

Ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	2	3
Ventas a accionistas significativos	41	13
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	31	18
Compras a accionistas significativos	72	30

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2022	A 31 de diciembre de 2021
	<b>Cuentas por cobrar de partes vinculadas</b>	
Importes debidos por empresas asociadas	1	1
Importes debidos por accionistas significativos	8	5
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes debidos a empresas asociadas	5	3
Importes debidos a accionistas significativos	2	2

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2022 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2021: cero).

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

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2022	2021
<b>Salario base, honorarios y otros beneficios</b>		
Retribución del Consejo de Administración	2	1
Retribución del Comité de Dirección	4	4

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2022, la retribución del Consejo de Administración incluye un consejero ejecutivo (30 de junio de 2021: un consejero ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 12 miembros (30 de junio de 2021: 14 miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los consejeros ejecutivos y al Comité de Dirección. En el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 la Compañía realizó aportaciones por 20.000 euros (2021: 18.000 euros).

A 30 de junio de 2022 el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los miembros actuales del Comité de Dirección ascendía a 6 millones de euros (2021: 8 millones de euros).

A 30 de junio de 2022 no existían préstamos pendientes de amortizar con consejeros o ejecutivos del Grupo (2021: cero).

### 21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

El 28 de julio, el Grupo anunció una nueva orden de aeronaves más eficientes en el consumo de combustible de la familia Airbus A320 Neo, como parte de su plan para cumplir con sus compromisos medioambientales. El Grupo va a convertir 12 opciones de la familia Airbus A320 Neo en pedidos en firme y ha pedido 25 aeronaves más de la familia A320 Neo, con opción de comprar 50 aeronaves adicionales. Los pedidos en firme se emplearán para reemplazar aeronaves existentes y se entregarán entre 2025 y 2028; la división entre A320 Neo y A321 Neo se decidirá en una fecha más cercana a la entrega. Este pedido de flota está sujeto a la aprobación de los accionistas de IAG.

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

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

Los consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "**Sociedad**"), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 28 de julio de 2022, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2022, elaborados con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

28 de julio de 2022

---

Javier Ferrán Larraz  
Presidente

---

Luis Gallego Martín  
Consejero Delegado

---

Giles Agutter

---

Peggy Bruzelius

---

Eva Castillo Sanz

---

Margaret Ewing

---

Maurice Lam

---

Heather Ann McSharry

---

Robin Phillips

---

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

---

Lucy Nicola Shaw



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

## **Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados**

A los accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A.  
por encargo de la Dirección:

### **INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS**

#### **Introducción**

---

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los "estados financieros intermedios") de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2022, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### **Alcance de la revisión**

---

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

## Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de 6 meses terminado el 30 de junio 2022 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

## Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 1 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

## INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio 2022. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes.

## Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre y desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

KPMG Auditores, S.L.

Bernardo Rucker-Emlden

28 de julio de 2022



## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Medidas alternativas de rendimiento (MAR), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estas medidas no están definidas bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF y pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo en base a una "Oferta comercial sin competencia", un "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación". En la sección de Prioridades estratégicas e indicadores clave de rendimiento del Informe y cuentas anuales 2021 de IAG se explica en mayor detalle por qué se emplean estas Medidas alternativas de rendimiento.

Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las Medidas alternativas de rendimiento con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

A continuación figura la definición de cada Medida alternativa de rendimiento presentada en este informe, así como una conciliación al indicador más cercano conforme a las NIIF.

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

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

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio					
	Publicado 2022	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022	Publicado 2021 <sup>1</sup>	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021
Ingresos de pasaje <sup>4</sup>	7.604	-	7.604	1.141	5	1.136
Ingresos de carga	843	-	843	769	-	769
Otros ingresos	904	-	904	302	-	302
<b>Total ingresos</b>	<b>9.351</b>	<b>-</b>	<b>9.351</b>	<b>2.212</b>	<b>5</b>	<b>2.207</b>
Gastos de personal	2.167	-	2.167	1.288	-	1.288
Gastos de combustible y derechos de emisión <sup>4</sup>	2.566	-	2.566	497	(140)	637
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.322	-	1.322	367	-	367
Tasas de aterrizaje y de navegación	847	-	847	287	-	287
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	928	-	928	419	-	419
Propiedad, TI y otros gastos <sup>2</sup>	435	(23)	458	353	-	353
Gastos comerciales	442	-	442	159	-	159
Depreciación, amortización y deterioro <sup>3</sup>	1.015	(6)	1.021	920	-	920
Diferencias de tipo de cambio	67	-	67	(43)	-	(43)
Gastos totales de las operaciones	9.789	(29)	9.818	4.247	(140)	4.387
<b>Pérdida de las operaciones</b>	<b>(438)</b>	<b>29</b>	<b>(467)</b>	<b>(2.035)</b>	<b>145</b>	<b>(2.180)</b>
Gastos financieros	(480)	-	(480)	(401)	-	(401)
Ingresos financieros	3	-	3	4	-	4
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	130	-	130	38	-	38
Crédito financiero neto correspondiente a	13	-	13	1	-	1
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(197)	-	(197)	(13)	-	(13)
Otros créditos no operativos	126	-	126	70	-	70
Total gastos no operativos netos	(405)	-	(405)	(301)	-	(301)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>	<b>(843)</b>	<b>29</b>	<b>(872)</b>	<b>(2.336)</b>	<b>145</b>	<b>(2.481)</b>
Impuestos	189	-	189	288	(24)	312
<b>Pérdida después de impuestos del periodo</b>	<b>(654)</b>	<b>29</b>	<b>(683)</b>	<b>(2.048)</b>	<b>121</b>	<b>(2.169)</b>

**Trimestre finalizado el 30 de junio**

<b>Millones de euros</b>	<b>Publicad o 2022</b>	<b>Partidas excepcionale s</b>	<b>Antes de partidas excepcionale s 2022</b>	<b>Publicad o 2021</b>	<b>Partidas excepcionale s</b>	<b>Antes de partidas excepcionale s 2021<sup>1</sup></b>
Ingresos de pasaje <sup>4</sup>	4.949	-	4.949	682	-	682
Ingresos de carga	411	-	411	419	-	419
Otros ingresos	556	-	556	143	-	143
<b>Total ingresos</b>	<b>5.916</b>	<b>-</b>	<b>5.916</b>	1.244	-	1.244
Gastos de personal	1.122	-	1.122	666	-	666
Gastos de combustible y derechos de emisión <sup>4</sup>	1.648	-	1.648	271	(78)	349
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	780	-	780	194	-	194
Tasas de aterrizaje y de navegación	489	-	489	160	-	160
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	553	-	553	212	-	212
Propiedad, TI y otros gastos <sup>2</sup>	231	-	231	169	-	169
Gastos comerciales	241	-	241	89	-	89
Depreciación, amortización y deterioro <sup>3</sup>	484	(6)	490	450	-	450
Diferencias de tipo de cambio	75	-	75	-	-	-
Gastos totales de las operaciones	5.623	(6)	5.629	2.211	(78)	2.289
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>293</b>	<b>6</b>	<b>287</b>	(967)	78	(1.045)
Gastos financieros	(247)	-	(247)	(224)	-	(224)
Ingresos financieros	2	-	2	1	-	1
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	70	-	70	38	-	38
Crédito financiero neto correspondiente a	6	-	6	2	-	2
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(136)	-	(136)	-	-	-
Otros créditos no operativos	85	-	85	30	-	30
Total gastos no operativos netos	(220)	-	(220)	(153)	-	(153)
<b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>	<b>73</b>	<b>6</b>	<b>67</b>	(1.120)	78	(1.198)
Impuestos	60	-	60	139	(14)	153
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del</b>	<b>133</b>	<b>6</b>	<b>127</b>	(981)	64	(1.045)

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla debajo:

<sup>1</sup> Los resultados de 2021 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación adoptada en el Informe y cuentas anuales de 2021 en relación a los movimientos en el valor razonable del bono convertible. En la nota 1 se ofrece más información.

<sup>2</sup> El crédito excepcional de 23 millones de euros se origina en la anulación parcial de la multa, más los intereses devengados, impuesta inicialmente en 2010 por la Comisión Europea a British Airways por su implicación en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga y que se había reconocido como un cargo excepcional. El crédito excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, sin dar lugar a un cargo fiscal.

<sup>3</sup> La reversión de deterioro excepcional por valor de 6 millones de euros corresponde a cuatro Airbus A320 de Vueling que habían quedado inmovilizados en el cuarto trimestre de 2020 y volvieron al servicio en el segundo trimestre de 2022. La reversión de deterioro excepcional se registró en Activos por derecho de uso en el Balance de situación y en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados, sin ningún cargo fiscal resultante.

<sup>4</sup> El crédito excepcional registrado en Gastos de combustible y derechos de emisión de 140 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2021 y el crédito excepcional registrado en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros estaban relacionados con la suspensión de la contabilidad de coberturas de los correspondientes derivados de combustible y los derivados en moneda extranjera sobre los ingresos y el consumo de combustible previstos. Estos importes están relacionados con el deterioro significativo en la demanda de transporte aéreo provocado por el brote de COVID-19, lo que dio lugar a que no se esperara que ocurrieran un nivel significativo de las compras de combustible en dólares estadounidenses cubiertas y de ingresos de pasaje en varias monedas extranjeras cubiertas en base a las previsiones del Grupo en la fecha de balance. El crédito relacionado con los derivados de ingresos y los derivados de combustible se registró en Ingresos de pasaje y en Gastos de combustible y derechos de emisión en la Cuenta de resultados respectivamente. El cargo fiscal asociado fue de 24 millones de euros.

**b Pérdida básica por acción antes de partidas excepcionales y pérdida por acción ajustada (ICR)**

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

<b>Millones de euros</b>	<b>Semestre finalizado el 30 de junio de 2022</b>	<b>Semestre finalizado el 30 de junio de 2021</b>
Pérdidas después de impuestos atribuibles a accionistas de la matriz	<b>(654)</b>	(2.048)
Partidas excepcionales	<b>29</b>	121
<b>Pérdidas después de impuestos atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales</b>	<b>(683)</b>	(2.169)
Gastos financieros sobre bonos convertibles	-	-
<b>Pérdidas ajustadas</b>	<b>(683)</b>	(2.169)
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción	<b>4.963</b>	4.967
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	<b>4.963</b>	4.967
<b>Pérdida básica por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>(13,8)</b>	(43,7)
<b>Pérdida ajustada por acción (céntimos de €)</b>	<b>(13,8)</b>	(43,7)

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

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

<b>Millones de euros</b>	<b>Semestre finalizado el 30 de junio de 2022 Publicado</b>	<b>Ajuste por tipos de cambio constantes<sup>1</sup></b>	<b>Semestre finalizado el 30 de junio de 2022 A tipos de cambio constantes</b>	<b>Semestre finalizado el 30 de junio de 2021</b>
Gastos totales de las operaciones	9.789	(549)	9.240	4.247
Menos: Partidas excepcionales	(29)	-	(29)	(140)
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión antes de partidas excepcionales	2.566	(188)	2.378	637
Costes excluido el combustible	7.252	(361)	6.891	3.750
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos	778	(43)	735	260
<b>Costes de aerolínea excluyendo el combustible</b>	<b>6.474</b>	<b>(318)</b>	<b>6.156</b>	<b>3.490</b>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO)	117.710		117.710	34.041
<b>Costes unitarios de aerolínea por AKO excluyendo el combustible (céntimos de €)</b>	<b>5,50</b>		<b>5,23</b>	<b>10,25</b>

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

#### d Flujo de caja libre apalancado (ICR)

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio de 2022	Semestre finalizado el 30 de junio de 2021
<b>Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>1.093</b>	<b>1.685</b>
Menos: Aumento/(disminución) en otros depósitos remunerados a corto plazo	134	(90)
Más: Dividendos pagados	-	-
<b>Flujo de caja libre apalancado</b>	<b>1.227</b>	<b>1.595</b>

#### e Deuda neta / EBITDA (ICR)

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

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

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

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

Millones de euros	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
Deudas financieras remuneradas	20.169	19.610
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	(9.004)	(7.892)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	(186)	(51)
<b>Deuda neta</b>	<b>10.979</b>	<b>11.667</b>
Pérdida de las operaciones	(1.168)	(2.765)
Más: Partidas excepcionales	(89)	(205)
Más: Depreciación, amortización y deterioro	2.054	1.953
<b>EBITDA</b>	<b>797</b>	<b>(1.017)</b>
<b>Deuda neta / EBITDA</b>	<b>13,8</b>	<b>(11,5)</b>

#### f Rentabilidad sobre el capital invertido (ICR)

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

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

<b>Millones de euros</b>	<b>30 de junio de 2022</b>	31 de diciembre de 2021
<b>EBITDA</b>	<b>797</b>	(1.017)
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación	<b>(1.914)</b>	(1.777)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material	<b>(266)</b>	(257)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software	<b>(176)</b>	(167)
	<b>(1.559)</b>	(3.218)
<b>Capital invertido</b>		
Valor contable medio de la flota <sup>2</sup>	<b>15.816</b>	15.241
Menos: Pagos anticipados medios <sup>3</sup>	<b>(909)</b>	(729)
Valor contable de la flota menos pagos anticipados	<b>14.907</b>	14.512
<i>Ajuste por inflación</i> <sup>1</sup>	<i>1,17</i>	<i>1,16</i>
	<b>17.425</b>	16.893
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material <sup>4</sup>	<b>2.116</b>	2.106
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software <sup>5</sup>	<b>642</b>	640
<b>Capital invertido total</b>	<b>20.183</b>	19.639
<b>Rentabilidad sobre el capital invertido</b>	<b>(7,7)%</b>	(16,4)%

<sup>1</sup> Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (30 de junio de 2021: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 30 de junio de 2022: 10,8 años (30 de junio de 2021: 10,2 años).

<sup>2</sup> El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 15.545 millones de euros a 30 de junio de 2021 y de 16.087 millones de euros a 30 de junio de 2022.

<sup>3</sup> El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 677 millones de euros a 30 de junio de 2021 y de 1.141 millones de euros a 30 de junio de 2022.

<sup>4</sup> El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.155 millones de euros a 30 de junio de 2021 y de 2.077 millones de euros a 30 de junio de 2022.

<sup>5</sup> El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 645 millones de euros a 30 de junio de 2021 y de 640 millones de euros a 30 de junio de 2022.

## **g Resultados en base a tipos de cambio constantes**

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

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables. Cuando las cifras de 2022 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2021 que se indican a continuación:

### **Tipos de cambio de divisas extranjeras**

	<b>Medio de seis meses finalizados el 30 de junio</b>		<b>Al cierre a 30 de junio</b>	Al cierre a 31 de diciembre
	<b>2022</b>	2021	<b>2022</b>	2021
Libra esterlina a euro	<b>1,19</b>	1,14	<b>1,16</b>	1,18
Euro a dólar estadounidense	<b>1,11</b>	1,21	<b>1,05</b>	1,13
Libra esterlina a dólar estadounidense	<b>1,32</b>	1,38	<b>1,22</b>	1,33

## h Liquidez

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

La liquidez es empleada por los analistas, los inversores y otros usuarios de la información financiera para medir la salud financiera del Grupo.

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

<b>Millones de euros</b>	<b>30 de junio de 2022</b>	31 de diciembre de 2021
Efectivo y activos líquidos equivalentes	<b>9.004</b>	7.892
Depósitos remunerados a corto plazo	<b>186</b>	51
Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas	<b>3.118</b>	2.864
Líneas de financiación de aeronaves comprometidas y no dispuestas	<b>1.128</b>	1.126
Descubiertos y otras líneas de financiación	<b>53</b>	53
<b>Liquidez total</b>	<b>13.489</b>	11.986

## FLOTA AÉREA

### Número en servicio con empresas del Grupo<sup>1</sup>

	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Total 30 de junio de 2022	Total 31 de diciembre de 2021	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2021	Entregas futuras	Opciones
Airbus A319 Ceo	8	3	30	41	39	2	-	-
Airbus A320 Ceo	42	31	125	198	190	8	-	-
Airbus A320 Neo	7	27	21	55	50	5	36	50
Airbus A321 Ceo	16	8	22	46	51	(5)	-	-
Airbus A321 Neo	1	-	14	15	14	1	24	-
Airbus A321 LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321 XLR	-	-	-	-	-	-	14	14
Airbus A330-200	-	2	15	17	18	(1)	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	18	2	-	-
Airbus A350-900	4	2	6	12	9	3	11	16
Airbus A350-1000	3	9	-	12	8	4	6	36
Airbus A380	2	10	-	12	12	-	-	-
Boeing 777-200	38	2	3	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	5	4	7	16	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	10	2	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	8	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	-	2	-	2	2	-	10	6
Embraer E190	9	-	13	22	23	(1)	-	-
<b>Total Grupo</b>	<b>140</b>	<b>122</b>	<b>287</b>	<b>549</b>	<b>531</b>	<b>18</b>	<b>119</b>	<b>146</b>

<sup>1</sup>Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2022, el Grupo modificó la base que utiliza para presentar la tabla de flota. Los aviones se presentan atendiendo a sus definiciones contractuales, en contraposición a su determinación contable.

Las entregas futuras no incluyen aquellos pedidos que todavía están sujetos a la aprobación de los accionistas.

La categorización de los arrendamientos con fines contables es diferente a la presentada en la tabla anterior. Para fines contables, aunque todos los arrendamientos operativos se presentan como pasivos por arrendamiento, los arrendamientos financieros se presentan o como pasivos por arrendamiento o como pasivos por financiación de activos, dependiendo de la naturaleza de cada acuerdo individual. Para más información, véase la nota 2 del Informe y cuentas anuales de IAG de 2021.

Además de los aviones en servicio, el Grupo también cuenta con 18 (31 de diciembre de 2021: 29) aviones fuera de servicio.