

Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 28 de febrero de 2020, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019.

Principales parámetros del periodo de IAG (variaciones contra proforma 2018¹, salvo que se indique lo contrario):

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 765 millones de euros antes de partidas excepcionales (2018 proforma: 715 millones de euros, 2018 estatutario: 655 millones de euros).
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 2,2%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 0,4%.
- Los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible del trimestre disminuyeron un 1,7% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 5,6%, un aumento del 2,4% a tipos de cambio constantes.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 fue de 3.285 millones de euros (2018 proforma: 3.485 millones de euros, 2018 estatutario: 3.230 millones de euros), un descenso del 5,7%.
- Los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio aumentaron un 1,0%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 0,5%.
- Los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible del ejercicio disminuyeron un 0,9% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible del ejercicio aumentaron un 9,6%, un aumento del 5,7% a tipos de cambio constantes.
- El impacto neto por cambio de divisa en el trimestre fue favorable en 79 millones de euros, y en el ejercicio fue favorable en 67 millones de euros.
- El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales se situó en 2.387 millones de euros, lo que supone un descenso del 1,4% (un descenso del 40,8% en base estatutaria después de partidas excepcionales).
- El dividendo complementario propuesto es de 17,0 céntimos de euro por acción.

Resumen de resultados:

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Estatutario	
	Estatutario	Proforma	Incr./ (dism.)	2019	2018 (reformulado) ²
Principales parámetros en millones de euros	2019	2018¹	Incr./ (dism.)	2019	2018
Ingresos de pasaje	22.468	21.401	5,0 %	22.468	21.401
Total ingresos	25.506	24.258	5,1 %	25.506	24.258
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.285	3.485	(5,7)%	3.285	3.230
Partidas excepcionales	(672)	448	nm	(672)	448
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.613	3.933	(33,6)%	2.613	3.678
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	337.754	324.808	4,0 %		
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,65	6,59	1,0 %		
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,80	4,77	0,6 %		
Indicadores de rendimiento alternativos	2019	2018¹	Incr./ (dism.)		
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales (millones de €)	2.387	2.422	(1,4)%		
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	116,8	114,9	1,7%		
Deuda neta (millones de €)	7.571	6.430	17,7%		
Deuda neta / EBITDA	1,4	1,2	0,2x		
Resultados estatutarios en millones de euros	2019	2018	Incr./ (dism.)		
Beneficio después de impuestos y partidas excepcionales	1.715	2.897	(40,8)%		
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	86,4	142,7	(39,5)%		
Efectivo y depósitos remunerados	6.683	6.274	6,5 %		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	14.254	7.509	89,8 %		

Para las definiciones véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

1 La información financiera proforma está basada en los resultados estatutarios reformulados del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2018. En la sección de Indicadores de rendimiento alternativos se incluye una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados estatutarios del Grupo.

2 Las cifras comparativas a 31 de diciembre de 2018 son los resultados estatutarios y reformulados publicados por el Grupo. Los resultados de 2018 se han reformulado para reclasificar los costes que asume el Grupo relacionados con indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de las operaciones para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 fue de 148 millones de euros. Para más información véase la nota 2 de los estados financieros.

El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:

"En 2019, registramos un beneficio de las operaciones de 3.285 millones de euros antes de partidas excepcionales, lo que supuso una disminución de 200 millones de euros comparado con el año pasado.

"A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 0,5% y los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible descendieron un 0,9%.

"Estamos ante unos buenos resultados en un año marcado por incidencias y el incremento de los precios del combustible. Hemos demostrado una vez más la solidez y flexibilidad de nuestro modelo mediante controles adicionales de costes y una reducción del crecimiento de la capacidad para reflejar las condiciones del mercado.

“Hemos aumentado la inversión en nuevos aviones, en productos para los clientes y en capacidad de adaptación operativa y, gracias a ello, nuestras aerolíneas han mejorado las puntuaciones recibidas de los clientes este año.

“El cuarto trimestre fue sólido con un beneficio de las operaciones de 765 millones de euros antes de partidas excepcionales.

“Tenemos el placer de confirmar que el Consejo va a proponer un dividendo complementario de 17,0 céntimos de euro por acción. Este pago sitúa el dividendo del ejercicio en 31,5 céntimos de euros por acción, sujeto a la aprobación de los accionistas en nuestra Junta General de Accionistas de junio. En total, habremos devuelto más de 4.400 millones de euros a nuestros accionistas desde 2015”.

Perspectivas de negocio:

Las perspectivas de beneficios se han visto negativamente afectadas por una demanda más débil debido al impacto del coronavirus (COVID-19). Actualmente, estamos experimentando debilidad en la demanda en las rutas asiáticas y europeas, así como también en los viajes de negocio a lo largo de nuestra red como resultado de la cancelación de eventos y restricciones en los viajes corporativos.

En Asia, los vuelos a China continental han sido suspendidos. El 29 de enero British Airways suspendió su vuelo diario a Beijing y Shanghai y el 31 de enero Iberia suspendió sus tres servicios semanales a Shanghai. Asimismo, se han reducido algunos servicios a otras rutas asiáticas. A partir del 13 de febrero, British Airways disminuyó de dos a un vuelo diario sus servicios a Hong Kong. A partir del 13 de marzo, la compañía reducirá su servicio diario a Seúl a 3 o 4 veces a la semana.

Parte de la capacidad de largo radio ahora disponible se está reubicando en rutas con una demanda más fuerte. British Airways ha anunciado vuelos adicionales a India, Sudáfrica y Estados Unidos, mientras que Iberia está aumentando la capacidad en rutas a Estados Unidos y domésticas.

La capacidad en las rutas italianas se ha reducido significativamente para el mes de marzo a través de una combinación de cancelaciones y cambios en el calibre de los aviones, a las que se sumarán reducciones de capacidad adicionales en los próximos días. También esperamos llevar a cabo algunas reducciones de capacidad a lo largo de nuestra red de corto radio. En este momento, la capacidad de corto radio no está siendo reubicada.

El impacto neto de las cancelaciones actuales y la reubicación de capacidad disminuye en aproximadamente un 1% la capacidad planeada para 2020, en términos de asientos-kilómetro ofertado, situando el crecimiento en un 2% para el conjunto del año. Nuestras compañías operadoras continuarán tomando medidas atenuantes con el fin de alinear la oferta y la demanda de acuerdo a la evolución de la situación. Se están implementando iniciativas de costes e ingresos en todo el negocio.

IAG es resiliente, cuenta con un balance sólido y una posición de caja significativa para afrontar la debilidad actual. Nuestro equipo directivo tiene una amplia experiencia en situaciones similares y hemos demostrado que podemos responder rápidamente a las condiciones cambiantes del mercado. Estamos fuertemente posicionados para la esperada recuperación de la demanda.

Dada la continua incertidumbre en relación al potencial impacto y la duración del COVID-19, en este momento no es posible proporcionar una indicación precisa sobre las perspectivas de beneficio para el año 2020.

LEI: 959800TZHQRUSHIESL13

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

Steve Gunning, Director Financiero

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 se pueden identificar generalmente por el uso de términos tales como “espera”, “puede”, “podría”, “debería”, “pretende”, “proyecta”, “predice”, “contempla”, “prevé”, “anticipa”, tiempos verbales futuros u otras palabras de significado similar. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de las operaciones y situación financiera de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sus filiales en cada momento (el “Grupo”), así como planes y objetivos de operaciones futuras, previsiones de ingresos futuros, planes de financiación, inversiones y desinversiones previstas en relación con el Grupo y análisis del plan de negocio del Grupo. Todas las declaraciones prospectivas recogidas en este 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.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas contenidas en este anuncio o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y Cuentas Anuales de 2018 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. 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.

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

Tel: +44 (0)208 564 2990 Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre							Estatutario	
	Estatutario			Proforma				2018 (reformulado) ²	2018
	Antes de partidas excepcionales 2019	Partidas excepcionales	Total 2019	Antes de partidas excepcionales 2018 ¹	Partidas excepcionales	Total 2018 ¹	Incr. / (dism.)		
Ingresos de pasaje	22.468		22.468	21.401		21.401	5,0 %	22.468	21.401
Ingresos de carga	1.117		1.117	1.173		1.173	(4,8)%	1.117	1.173
Otros ingresos	1.921		1.921	1.684		1.684	14,1 %	1.921	1.684
Total ingresos	25.506		25.506	24.258		24.258	5,1 %	25.506	24.258
Gastos de personal	4.962	672	5.634	4.812	(460)	4.352	3,1 %	5.634	4.352
Gasto de combustible y derechos de emisión	6.021		6.021	5.283		5.283	14,0 %	6.021	5.283
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.972		2.972	2.733		2.733	8,7 %	2.972	2.740
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.221		2.221	2.184		2.184	1,7 %	2.221	2.184
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.092		2.092	1.857		1.857	12,7 %	2.092	1.828
Propiedad, TI y otros gastos	811		811	789	12	801	2,8 %	811	930
Gastos comerciales	1.038		1.038	1.046		1.046	(0,8)%	1.038	1.046
Depreciación, amortización y deterioro	2.111		2.111	1.996		1.996	5,8 %	2.111	1.254
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-		-	-		-	-	-	890
Diferencias de tipo de cambio	(7)		(7)	73		73	nm	(7)	73
Gastos totales de las operaciones	22.221	672	22.893	20.773	(448)	20.325	7,0 %	22.893	20.580
Beneficio de las operaciones	3.285	(672)	2.613	3.485	448	3.933	(5,7)%	2.613	3.678
Gastos financieros	(611)		(611)	(561)		(561)	8,9 %	(611)	(231)
Ingresos financieros	50		50	41		41	22,0 %	50	41
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	26		26	27		27	(3,7)%	26	27
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera	201		201	(19)		(19)	nm	201	(19)
Otros cargos no operativos	(4)		(4)	(9)		(9)	(55,6)%	(4)	(9)
Total gastos no operativos netos	(338)		(338)	(521)		(521)	(35,1)%	(338)	(191)
Beneficio antes de impuestos	2.947	(672)	2.275	2.964	448	3.412	(0,6)%	2.275	3.487
Impuestos	(560)		(560)	(542)	(32)	(574)	3,3 %	(560)	(590)
Beneficio después de impuestos del ejercicio	2.387	(672)	1.715	2.422	416	2.838	(1,4)%	1.715	2.897

Indicadores operativos	2019 ³	2018 ^{1, 3}	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	337.754	324.808	4,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	285.745	270.657	5,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	84,6	83,3	1,3pts
Cifras de pasajeros (miles)	118.253	112.920	4,7 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	5.577	5.713	(2,4)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	682	702	(2,8)%
Despegues	775.486	754.700	2,8 %
Horas bloque (horas)	2.272.904	2.207.374	3,0 %
Plantilla media equivalente	66.034	64.734	2,0 %
Aviones en servicio	598	573	4,4 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,86	7,91	(0,6)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,65	6,59	1,0 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,03	20,53	(2,5)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,78	1,63	9,6 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,80	4,77	0,6 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,58	6,40	2,9 %

1 La información financiera proforma está basada en los resultados estatutarios reformulados del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2018. En la sección de Indicadores de rendimiento alternativos se incluye una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados estatutarios del Grupo.

2 Las cifras comparativas de 2018 son los resultados estatutarios y reformulados publicados por el Grupo incluyendo el impacto de las partidas excepcionales. Los resultados de 2018 se han reformulado para reclasificar los costes que asume el Grupo relacionados con indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de las operaciones para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 fue de 148 millones de euros. Para más información véase la nota 2 de los estados financieros.

3 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de diciembre							Estatutario	
	Estatutario			Proforma				Estatutario	
	Antes de partidas excepcionales 2019	Partidas excepcionales	Total 2019	Antes de partidas excepcionales ¹	Partidas excepcionales	Total 2018 ¹	Incr. / (dism.)	2019 (reformulado) ²	2018
Ingresos de pasaje	5.390		5.390	5.177		5.177	4,1 %	5.390	5.177
Ingresos de carga	292		292	326		326	(10,4)%	292	326
Otros ingresos	532		532	511		511	4,1 %	532	511
Total ingresos	6.214		6.214	6.014		6.014	3,3 %	6.214	6.014
Gastos de personal	1.249	672	1.921	1.223	134	1.357	2,1 %	1.921	1.357
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.452		1.452	1.349		1.349	7,6 %	1.452	1.349
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	736		736	687		687	7,1 %	736	688
Tasas de aterrizaje y de navegación	522		522	515		515	1,4 %	522	515
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	505		505	551		551	(8,3)%	505	543
Propiedad, TI y otros gastos	229		229	209	2	211	9,6 %	229	242
Gastos comerciales	225		225	240		240	(6,3)%	225	240
Depreciación, amortización y deterioro	557		557	517		517	7,7 %	557	326
Gastos de arrendamiento operativo de flota	-	-	-	-		-	-	-	227
Diferencias de tipo de cambio	(26)		(26)	8		8	nm	(26)	8
Gastos totales de las operaciones	5.449	672	6.121	5.299	136	5.435	2,8 %	6.121	5.495
Beneficio de las operaciones	765	(672)	93	715	(136)	579	7,0 %	93	519
Gastos financieros	(165)		(165)	(147)		(147)	12,2 %	(165)	(65)
Ingresos financieros	17		17	11		11	54,5 %	17	11
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	7		7	7		7	-	7	7
Crédito/(carga) neto por conversión de moneda extranjera	108		108	(13)		(13)	nm	108	(13)
Otros cargos no operativos	(54)		(54)	(10)		(10)	nm	(54)	(10)
Total gastos no operativos netos	(87)		(87)	(152)		(152)	(42,8)%	(87)	(70)
Beneficio antes de impuestos	678	(672)	6	563	(136)	427	20,4 %	6	449
Impuestos	(105)		(105)	(71)	8	(63)	47,9 %	(105)	(66)
Beneficio después de impuestos del periodo	573	(672)	(99)	492	(128)	364	16,5%	(99)	383

Indicadores operativos	2019 ³	2018 ^{1, 3}	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	82.005	80.465	1,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	69.138	65.612	5,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	84,3	81,5	2,8pts
Cifras de pasajeros (miles)	27.805	26.679	4,2 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	1.427	1.523	(6,3)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	175	187	(6,6)%
Despegues	183.490	182.386	0,6 %
Horas bloque (horas)	541.874	540.988	0,2 %
Plantilla media equivalente	65.293	64.296	1,6 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,80	7,89	(1,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,57	6,43	2,2 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,46	21,41	(4,4)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,77	1,68	5,6 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,87	4,91	(0,7)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,64	6,59	0,9 %

1 La información financiera proforma está basada en los resultados estatutarios reformulados del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2018. En la sección de Indicadores de rendimiento alternativos se incluye una conciliación entre la información financiera proforma y los resultados estatutarios del Grupo.

2 Las cifras comparativas de 2018 son los resultados estatutarios y reformulados publicados por el Grupo incluyendo el impacto de las partidas excepcionales. Los resultados de 2018 se han reformulado para reclasificar los costes que asume el Grupo relacionados con indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, que dejan de ser gastos de las operaciones para considerarse una deducción de los ingresos. No se han registrado cambios en el beneficio de las operaciones. El importe reclasificado para el trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2018 fue de 46 millones de euros. Para más información véase la nota 2 de los estados financieros.

3 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

ANÁLISIS FINANCIERO

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

El sector del transporte aéreo vivió un año positivo. Sin embargo, su evolución se vio afectada por una coyuntura económica menos dinámica que en años anteriores, lo que mermó ligeramente la demanda. La capacidad mundial creció a un ritmo más lento que la demanda, lo que se tradujo en un coeficiente de ocupación récord del 82,6%, 0,7 puntos más que en 2018.

En 2019, el crecimiento de capacidad de las aerolíneas se moderó en Europa, en sintonía con la desaceleración de la actividad económica, el descenso de la confianza empresarial agravado por las huelgas, la incertidumbre del Brexit y la quiebra de varias aerolíneas. Aun así, la capacidad creció un 3,6% frente al año anterior y el coeficiente de ocupación de pasajeros aumentó hasta los 85,2 puntos, el más alto entre todas las regiones.

Norteamérica se comportó ligeramente mejor que otras regiones y mantuvo una sólida tendencia alcista a lo largo del año. A pesar de ello, el crecimiento se moderó levemente debido a la desaceleración de la actividad económica en EE.UU. y al deterioro de la confianza empresarial. La capacidad aumentó un 2,8%, menos que el año anterior, y el coeficiente de ocupación de pasajeros subió 0,8 puntos.

En Latinoamérica, el crecimiento de la capacidad de las aerolíneas se desaceleró con respecto al año anterior debido a los disturbios sociales y las dificultades económicas. El crecimiento de la capacidad se situó en el 2,9%, considerablemente por debajo del crecimiento del 6,6% de 2018, y el coeficiente de ocupación de pasajeros de la región aumentó.

África se benefició de un panorama económico en general favorable en 2019 y la capacidad creció un 4,7%, considerablemente más que en 2018 y por encima de las otras regiones, con un incremento moderado del coeficiente de ocupación de pasajeros.

Aunque la industria aérea de Oriente Medio registró el crecimiento más lento de todas las regiones en base al año anterior, en el último trimestre del año se produjo un fuerte aumento de la capacidad que colocó a la región como la de mayor incremento a nivel global para esos meses. El coeficiente de ocupación de pasajeros mejoró 1,4 puntos sobre una capacidad relativamente estable frente al año anterior.

El crecimiento de la capacidad de las aerolíneas en la región de Asia-Pacífico fue más lento que en 2018 debido al entorno económico, pero se mantuvo relativamente elevado, con un aumento del 4,5%. El coeficiente de ocupación de pasajeros mejoró 0,4 puntos.

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019	Capacidad (AKO)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Europa	3,6%	85,2	0,4 pts
Norteamérica	2,8%	84,9	0,8 pts
Latinoamérica	2,9%	82,6	1,0 pts
África	4,7%	71,7	0,3 pts
Oriente Medio	0,1%	76,2	1,4 pts
Asia-Pacífico	4,5%	81,9	0,4 pts
Total mercado	3,4%	82,6	0,7 pts

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

Capacidad de IAG

En 2019, todas las aerolíneas del Grupo incrementaron su capacidad, que en el conjunto del Grupo aumentó un 4,0%.

Este incremento refleja principalmente las frecuencias adicionales, el cambio a aviones de mayor capacidad en rutas de largo radio y el impacto anual completo de los cambios en la red en 2018 por British Airways, Aer Lingus e Iberia, así como el crecimiento de LEVEL. Se incorporaron nuevas rutas en Aer Lingus, que conecta Dublín y Minneapolis; en British Airways, con nuevas rutas desde Londres Heathrow a Charleston, Pittsburg, Islamabad y Osaka; y en Iberia, con un nuevo servicio entre Madrid y Guayaquil. La capacidad de Vueling creció a través de nuevas frecuencias en rutas domésticas, que se ampliaron en las islas Baleares y Canarias. La red de corto radio de IAG también registró incrementos gracias a la nueva base de LEVEL en Ámsterdam.

El coeficiente de ocupación de pasajeros de IAG fue, una vez más, superior al de cualquier otro año desde la creación de IAG, alcanzando los 84,6 puntos, 1,3 puntos más que en 2018 y por encima de la media de IATA.

Segmentos de mercado

Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019	AKO incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Doméstico	7,3%	87,2	2,2 pts
Europa	1,7%	83,6	0,4 pts
Norteamérica	1,4%	84,1	1,8 pts
Latinoamérica y Caribe	13,3%	86,4	1,7 pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	1,0%	83,0	0,6 pts
Asia-Pacífico	3,7%	85,8	1,1 pts
Total red	4,0%	84,6	1,3 pts

Europa

El crecimiento del PIB de la zona euro durante el año fue del 1,2%, inferior a las previsiones que del FMI a comienzos de año y 0,7 puntos más bajo que en 2018. Como también ocurrió en el Reino Unido, el crecimiento del PIB de la zona euro se desaceleró durante el año, aunque en menor medida que en el Reino Unido. Del mismo modo que en el Reino Unido, la confianza del consumidor y el desempleo de la región continuaron en sus niveles más bajos en varios años.

Juntos, los mercados europeos y domésticos de IAG continúan representando la mayor región del Grupo. El crecimiento procede del aumento tanto de la capacidad como de las frecuencias, así como de las nuevas rutas.

En los mercados domésticos de IAG, la capacidad aumentó un 7,3%, principalmente debido a los incrementos en Vueling e Iberia. Vueling lanzó nuevas rutas, entre ellas varias conexiones entre ciudades de la España peninsular y las islas Canarias. La capacidad de Iberia creció a través del aumento de las frecuencias, así como de nuevas rutas que conectan Melilla con Sevilla, Granada y Almería. El coeficiente de ocupación de pasajeros de los mercados domésticos de IAG mejoró 2,2 puntos, a pesar del fuerte incremento de la capacidad.

Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) a tipos de cambio constantes en los mercados domésticos crecieron en British Airways, Iberia y Vueling.

En Europa, la capacidad del Grupo se incrementó un 1,7% con respecto al año anterior. Las operaciones de LEVEL en Viena comenzaron en julio de 2018 y, por lo tanto, 2019 incluye el impacto anual completo de las rutas desde su base hasta Londres, Barcelona y París, entre otras. British Airways lanzó nuevas rutas desde Londres Gatwick a Milán, Bilbao y Almería, así como nuevos servicios para conectar Londres City con Múnich y Londres Heathrow con Valencia, entre otros. La capacidad de Iberia creció principalmente por el aumento de las frecuencias y Vueling lanzó servicios desde París a Mallorca, Copenhague, Oporto y Alicante, entre otros. El coeficiente de ocupación del Grupo en el mercado europeo mejoró 0,4 puntos.

Los ingresos unitarios de pasaje del Grupo a tipos de cambio constantes en su mercado europeo descendieron por el efecto de las bajadas en Vueling, British Airways y Aer Lingus. En Iberia, los ingresos unitarios de pasaje apenas registraron cambios, sobre un ligero incremento de la capacidad.

Norteamérica

El crecimiento del PIB de EE.UU. se situó en el 2,3%, ligeramente por debajo de la cifra prevista por el FMI a comienzos de año y 0,6 puntos menos que en 2018. El crecimiento se aceleró en el primer trimestre de 2019 en respuesta al aumento del gasto público, la inversión en inventarios en el sector privado y las exportaciones, para después ralentizarse en el segundo y tercer trimestre del año. La tasa de paro siguió descendiendo y alcanzó el 3,5% en el cuarto trimestre de 2019, su tasa más baja desde 1970.

El mercado norteamericano de IAG representa casi el 30% de los asientos-kilómetro ofertados (AKO) del Grupo. La capacidad se incrementó en Iberia, Aer Lingus y LEVEL, mientras que en British Airways se redujo ligeramente lo que refleja principalmente la huelga de pilotos. British Airways lanzó nuevas rutas que conectan Londres Heathrow con Pittsburg y Charleston y Aer Lingus comenzó a volar entre Dublín y Minneapolis. La capacidad también se aumentó en Aer Lingus a través del incremento de las frecuencias en varias rutas, como los servicios de Dublín a San Francisco, Seattle y Filadelfia. LEVEL comenzó a operar una nueva ruta en 2019 que conecta Barcelona con Nueva York y aumentó la capacidad de sus servicios de Barcelona a Boston y San Francisco. El incremento de la capacidad de la región también se debe al impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2018. El coeficiente de ocupación de la región se situó entre los mejores del Grupo.

Los ingresos unitarios de pasaje en Norteamérica a tipos de cambio constantes mejoraron con respecto al año pasado. Los ingresos unitarios de pasaje de Aer Lingus registraron un gran crecimiento, sobre un incremento de la capacidad del 6,1%. Los ingresos unitarios de pasaje de British Airways experimentaron una leve mejoría con un ligero descenso de la capacidad. En 2019, la expansión de LEVEL volvió a tener un efecto ligeramente dilutivo en los ingresos unitarios de pasaje del Grupo. Los ingresos unitarios de pasaje de Iberia en Norteamérica descendieron, con un incremento de la capacidad del 5,7%.

Latinoamérica y el Caribe

El crecimiento de PIB de Latinoamérica se situó en niveles considerablemente inferiores a lo que había previsto el FMI a comienzos de año, destacando en este sentido la evolución de Brasil y México frente a las previsiones. Se produjo una desaceleración del crecimiento frente a 2018 en todos los países; Ecuador entró en recesión y tanto Venezuela como Argentina se mantuvieron en recesión.

La capacidad de IAG en Latinoamérica y el Caribe se aumentó un 13,3%, incluyendo el impacto del primer año completo de operaciones de LEVEL en París. Iberia lanzó una nueva ruta para conectar Madrid con Guayaquil y aumentó las frecuencias en sus rutas de Madrid a San Salvador, Ciudad de Guatemala, Bogotá y Lima. La capacidad de British Airways se incrementó gracias a una mayor densidad de asientos en su flota de Boeing 777 de Londres Gatwick y a un aumento de las frecuencias en la ruta de Londres Gatwick a Cancún. El coeficiente de ocupación de pasajeros en esta región mejoró y siguió siendo el más alto del Grupo; además, superó en 3,8 puntos la media del sector.

Los ingresos unitarios de pasaje de Latinoamérica y el Caribe a tipos de cambio constantes descendieron considerablemente con respecto a 2018, debido en parte al aumento de la capacidad y al difícil entorno económico y político.

África, Oriente Medio y Sur de Asia

La capacidad en África, Oriente Medio y Sur de Asia se incrementó un 1,0% en 2019, debido principalmente a las nuevas rutas de British Airways. El aumento de la capacidad se explica principalmente por las nuevas rutas lanzadas por British Airways, como el servicio a Damman vía Bahrein y a Islamabad, y el aumento de las frecuencias en rutas desde Londres Heathrow a Mumbai y desde Londres Heathrow y Londres Gatwick a Marrakech. Iberia aumentó la capacidad mediante un incremento de las frecuencias en sus rutas desde Madrid a Dakar, Casablanca y Marrakech. Vueling incrementó la capacidad en sus rutas desde Barcelona a Argel, Tánger, Marrakech, Tel Aviv, Beirut y Banjul. El coeficiente de ocupación de pasajeros fue de nuevo superior al del año anterior y también se situó por encima de la media del sector.

El desempeño de los ingresos unitarios de pasaje de África, Oriente Medio y Sur de Asia a tipos de cambio constantes mejoró en 2019, registrándose mejoras en British Airways e Iberia y una evolución más lenta en Vueling, debido a un incremento de la capacidad del 12,4%.

Asia-Pacífico

En Asia-Pacífico, la capacidad del Grupo aumentó con respecto al año anterior. Iberia incrementó su capacidad considerablemente, un 21,9%, debido principalmente al aumento de las frecuencias en su ruta Madrid-Tokio. British Airways aumentó la capacidad a través de una nueva ruta entre Londres Heathrow y Osaka. El coeficiente de ocupación de pasajeros mejoró 1,1 puntos sobre una capacidad un 3,7% mayor.

Los ingresos unitarios de pasaje de Asia-Pacífico a tipos de cambio constantes crecieron con respecto al año pasado. La capacidad del sector siguió creciendo durante el año tras los incrementos de 2018, pero lo hizo a un ritmo menor debido a la coyuntura económica y las dificultades derivadas de las tensiones comerciales entre EE.UU. y China.

Base de preparación

El Grupo ha adoptado la nueva norma contable NIIF 16 “Arrendamientos” desde el 1 de enero de 2019 y ha aplicado el método de transición retrospectiva modificada y no ha reformulado los comparativos. La NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros e introduce un modelo contable único para los arrendatarios. En el Balance, las obligaciones futuras de pago por arrendamientos clasificados anteriormente como operativos se reconocen como deuda junto con el correspondiente activo por derecho de uso. En la Cuenta de resultados, los costes de arrendamiento operativo se reemplazan con gastos por depreciación (dentro de los gastos de las operaciones) y gastos por intereses de arrendamientos (dentro de los gastos no operativos). Para más información, véase la nota 33 de los estados financieros del Grupo.

Para ofrecer una base de comparación homogénea con los datos de 2019, el siguiente análisis utiliza datos comparativos proforma para 2018 excepto donde se indique lo contrario. Los resultados proforma de 2018 son los resultados estatutarios del Grupo con un ajuste para reflejar el efecto estimado de la NIIF 16 desde el 1 de enero de 2018 y se han elaborado usando los mismos supuestos aplicados en el ajuste de transición a la NIIF 16 a 1 de enero de 2019 (como se explica en la nota 33 del Informe y cuentas anuales del Grupo) ajustado por los nuevos arrendamientos de aviones formalizados durante 2018 y usando los tipos de interés incrementales de sus préstamos a 1 de enero de 2019. Los ajustes a los pasivos por arrendamientos de aeronaves en relación con la NIIF 16 están basados en los tipos de cambio del dólar estadounidense en la fecha de transición. Para más información, véase la sección de Indicadores clave de rendimiento.

Las cifras del ejercicio actual y las cifras comparativas de este informe se han calculado antes de partidas excepcionales y en base proforma, a menos que se indique lo contrario.

Ingresos

Millones de euros	2019	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Ingresos de pasaje	22.468	3,5%	(0,5)%
Ingresos de carga	1.117	(7,2)%	
Otros ingresos	1.921	11,3%	
Total ingresos	25.506	3,5%	

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 5,0% con respecto al año anterior, con un efecto cambiario positivo cifrado en 1,5 puntos, mientras que la capacidad se incrementó un 4,0%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje descendieron un 0,5% a causa de la caída del *yield* (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), que se redujo un 2,0%, pero con un incremento en el coeficiente de ocupación de pasajeros de 1,3 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje a tipos de cambio constantes aumentaron en British Airways y Vueling, se mantuvieron constantes en Aer Lingus y descendieron en Iberia.

El Grupo transportó más de 118 millones de pasajeros, lo que supone un aumento del 4,7% con respecto al año anterior, y el coeficiente de ocupación de pasajeros mejoró en todo el Grupo. El *Net Promoter Score* del Grupo en 2019 fue del 25,8%, lo que supone 9,5 puntos más que el año anterior. Este aumento se debió a la mejora en la regularidad, así como a las mejoras continuadas en los productos y los servicios. Vueling perfeccionó su gestión de las incidencias en las operaciones y su capacidad de adaptación a ellas, lo que marcó una importante diferencia para los clientes en vista de las considerables incidencias relacionadas con el control del tráfico aéreo una vez más en 2019. El *Net Promoter Score* mejoró en British Airways, Iberia y Vueling y se mantuvo constante en Aer Lingus en un contexto caracterizado por mayores dificultades para mantener la puntualidad en el aeropuerto de Dublín.

Ingresos de carga

El 2019 fue un año difícil para el transporte aéreo de mercancías global en el que los volúmenes del sector descendieron un 3,3% frente a 2018. La reducción de la demanda tuvo su origen en las tensiones comerciales entre EE.UU. y China y en el deterioro del sector de la producción en Europa, especialmente en Alemania. La evolución de IAG Cargo fue mejor que la del conjunto del mercado y cabe atribuirla a su estrategia de centrarse en los productos premium. Los volúmenes de IAG descendieron un 2,4%, con una caída del *yield* del 4,9% a tipos de cambio constantes, lo que provocó un descenso de los ingresos de carga del 7,2% a tipos de cambio constantes. Los productos *premium*, como Constant Climate y Critical, tuvieron un mejor comportamiento que la carga general y se registró un crecimiento en los movimientos de productos perecederos de Constant Fresh, sobre todo procedentes de Latinoamérica y África. Los sectores de industria, como las piezas para automóviles, cayeron de forma significativa. IAG Cargo puso en marcha unas nuevas instalaciones con control de temperatura en Madrid, que obtuvieron la certificación de Prácticas de Buena Distribución (*Good Distribution Practice*) en febrero. Las nuevas instalaciones han sido acogidas favorablemente por los clientes y aportan el potencial de generación de nuevos ingresos al *hub* de España.

Otros ingresos

La partida de Otros ingresos aumentó un 14,1%, cifra que se sitúa en el 11,3% a tipos de cambio constantes. Los ingresos crecieron en el negocio de mantenimiento a terceros (MRO) de Iberia, gracias a una mayor actividad de revisión de motores. BA Holidays siguió creciendo y beneficiándose del marketing y un mayor énfasis en las mejoras de TI, lo que se tradujo en mayores tasas de conversión en reservas. La partida de Otros ingresos también se vio impulsada por IAG Loyalty, que incrementó la venta de puntos Avios a sus socios.

Ingresos totales

Los ingresos totales del Grupo crecieron un 5,1%, un 3,5% a tipos de cambio constantes.

Costes unitarios excluyendo el combustible

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios totales excluyendo el combustible disminuyeron un 0,1%. Los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible (ajustados por los gastos asociados con la generación de Otros ingresos, que generalmente 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) se redujeron un 0,9%. Los costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible mejoraron en todo el Grupo gracias a las iniciativas de ahorro de costes y al crecimiento eficiente; así, la inversión de Vueling en capacidad de respuesta, adaptación al cambio y gestión de incidencias redujo los costes de asistencia al pasajero derivados de los continuados problemas derivados del Control del Tráfico Aéreo en Europa.

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

Durante el ejercicio, los gastos de personal antes de partidas excepcionales aumentaron un 3,1%. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios de personal mejoraron un 1,4%, debido principalmente a las iniciativas de gestión, a las mejoras de productividad, al efecto de las huelgas en British Airways sobre la retribución variable y al último trimestre de efecto interanual positivo derivado del cierre del plan de pensiones NAPS en British Airways en marzo de 2018. Esto se compensó en parte con los incrementos salariales registrados en todas las aerolíneas, por lo general vinculados a la inflación.

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

En total, el número medio de empleados aumentó un 2,0% en el conjunto del Grupo, lo que situó la plantilla media en 66.034. La productividad, expresada como asientos-kilómetro ofertados (AKO) por plantilla equivalente, aumentó un 1,9% y mejoró en British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus.

Gastos de personal

Millones de euros	Incr./((dism.)	
	Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de personal	2019 4.962	2,6% (1,4)%

Productividad

	Incr./((dism.)	
	2019	Año sobre año
Productividad	5.115	1,9%
Plantilla media equivalente	66.034	2,0%

Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron un 14,0% en 2019, debido principalmente a que las ganancias obtenidas con las coberturas en 2018 no se repitieron en 2019, algo que se compensó parcialmente por la debilidad del dólar estadounidense y las eficiencias operativas. El Grupo cubre con antelación sus compras de combustible, generalmente mediante el incremento gradual de la cobertura a lo largo de tres años. Este programa de coberturas atenúa los efectos de la subida (o bajada) de los precios y el 2018 se benefició especialmente de que los precios hubieran sido fijados a precios más bajos en años anteriores. El Grupo también mejoró la eficiencia en el consumo de combustible gracias a los aviones de nueva generación y este consumo se redujo aún más con las mejoras en los procedimientos operativos aplicadas en las aerolíneas. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible aumentaron un 5,7%.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	Incr./((dism.)	
	2019	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	6.021	10,0% 5,7%

Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 5,1% durante el año, con 0,9 puntos de efecto adverso de los tipos de cambio. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores aumentaron un 0,2%.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	Incr./((dism.)		
	2019	Año sobre año a tipos de cambio constantes (proforma)	Año sobre año a tipos de cambio constantes (estatutario)
Gastos asociados a proveedores por AKO a tipos de cambio constantes		0,2%	
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.972	7,4%	7,1%
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.221	0,8%	0,8%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.092	8,5%	10,2%
Propiedad, TI, y otros gastos	811	1,9%	(12,5)%
Gastos comerciales	1.038	(2,8)%	(2,8)%
Diferencias de tipos de cambio	(7)	nm	nm

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios asociados a proveedores de British Airways aumentaron debido a la inversión en el cliente (catering y salas VIP), a los costes incrementales de BA Holidays (que repercuten en la partida de Handling, catering y otros gastos de explotación) y a la inflación, lo que se compensó parcialmente con varias indemnizaciones no recurrentes recibidas en relación con el fallo informático de 2017, los retrasos en las entregas de aviones y los problemas en los motores, así como con las iniciativas de ahorro de costes. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios asociados a proveedores de Iberia crecieron debido al incremento de los Gastos de mantenimiento y otros gastos de flota en relación con el negocio de mantenimiento a terceros (MRO), con el correspondiente aumento en la partida de Otros ingresos, compensado en parte con el descenso de los costes de venta debido al crecimiento del canal de venta directo y las continuas iniciativas de ahorro de costes. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios asociados a proveedores de Vueling mejoraron considerablemente gracias al descenso de los costes por incidencias, en línea con la mejora del rendimiento operativo, así como a la introducción de un plan de acción para identificar oportunidades de ahorro ante la desaceleración de la demanda. Este efecto se compensó parcialmente con la inversión para mejorar la capacidad de adaptación operativa del negocio, con el fin de mitigar el impacto de las incidencias derivadas del control del tráfico aéreo. A tipos de cambio constantes, los costes unitarios asociados a proveedores de Aer Lingus aumentaron debido al crecimiento de los costes de mantenimiento y handling, lo que se compensó parcialmente con las iniciativas continuas de ahorro de costes y el crecimiento eficiente.

Por categoría de gasto:

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación crecieron un 8,7%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 7,4%. Más de la mitad de este incremento se debió a una mayor capacidad, habiéndose transportado un 4,7% más de pasajeros durante el año, y a un aumento de la actividad en BA Holidays, con el correspondiente incremento en Otros ingresos. Los costes también subieron debido al efecto de las incidencias provocadas por la huelga de pilotos en British Airways y los aumentos de los precios en los contratos de proveedores. El Grupo siguió centrándose en mejorar la propuesta al cliente invirtiendo en salas VIP, catering y prestación de servicios.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 1,7%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, el crecimiento fue del 0,8%. Los costes subieron principalmente por una mayor actividad, con un aumento de las horas de vuelo del 3,0% y de los segmentos volados de un 2,8%, contrarrestado por la reducción de las tasas de navegación en Vueling y Aer Lingus y los descuentos de Londres Gatwick a British Airways.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 12,7%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, subieron un 8,5%. El incremento se debió al aumento de las horas de vuelo, que crecieron un 3,0% al incremento de los precios contractuales de mantenimiento, a costes adicionales de componentes en Aer Lingus y a los costes adicionales asociados con el negocio de mantenimiento a terceros de Iberia. Los incrementos de los costes se compensaron en parte con las mejoras negociadas en los contratos de "pay-as-you-go" (pago por uso) y con las indemnizaciones recibidas de los fabricantes relacionados con los problemas de disponibilidad de aviones.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos crecieron un 2,8%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, aumentaron un 1,9%. Este incremento se debe al crecimiento de la capacidad, con menores costes en base unitaria. Esta mejora se debe al impacto de la indemnización no recurrente recibida de proveedores por el fallo informático que sufrió British Airways en 2017. Esto se compensó en parte con la inversión en resiliencia e infraestructura de TI, así como los aumentos vinculados a la inflación en alquileres y tasas.

Los gastos comerciales descendieron un 0,8%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, decrecieron un 2,8%. Los gastos comerciales se beneficiaron de la reducción de las comisiones, vinculada al crecimiento del nuevo modelo de distribución, junto con los efectos positivos derivados de la combinación de canales comerciales, con un incremento de las ventas directas. British Airways se benefició de una iniciativa para reducir los costes de las tarjetas de crédito. Iberia consiguió mejoras de la eficiencia gracias a una inversión de marketing personalizada, lo que se compensó en parte con los costes de marketing relacionados con la inversión de British Airways en su centenario y el diseño del nuevo uniforme.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 5,8%; excluyendo el efecto de los tipos de cambio, crecieron un 5,4%. Este incremento responde a la depreciación adicional de los nuevos aviones, así como a la depreciación relacionada con las inversiones en densificación y conectividad y de la terminal del aeropuerto JFK de Nueva York. El aumento de los costes de propiedad se compensó parcialmente con una reducción de las revisiones de motores, en paralelo a la retirada de la flota de Boeing 747 en British Airways. Los nuevos aviones están contribuyendo a reducir las emisiones de carbono y de los gastos de combustible.

Millones de euros	Incr./ (dism.)	
	Año sobre año a tipos de cambio constantes (proforma)	Año sobre año a tipos de cambio constantes (estatutario)
Por AKO a tipos de cambio constantes	2019	1,4%
Costes de propiedad	2.111	5,4% (1,9)%

Número de flota	Incr./ (dism.)	
	2019	Año sobre año
Corto radio	394	3,7%
Largo radio	204	5,7%
	598	4,4%

Entregas de aviones	2019	2018
Familia Airbus A320	32	28
Airbus A330	3	6
Airbus A350	8	2
Boeing 787	-	5
Embraer E190	2	1
Total	45	42

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

El impacto de los tipos de cambio se calcula convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, principalmente los de British Airways y Avios. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente por la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo genera un excedente en la mayoría de las 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 normalmente generan un déficit, que se gestiona y se cubre parcialmente. En total, en 2019 el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo se vio favorecido por un efecto positivo de los tipos de cambio de 67 millones de euros.

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

Millones de euros favorable/(adverso)			2019
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	68	325	393
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	(58)	(268)	(326)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	10	57	67

Los tipos de cambio del Grupo fueron los siguientes:

	2019	2018	Incr./ (dism.)
Conversión - Balance de situación			
EUR a GBP	1,18	1,11	6,3%
Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)			
EUR a GBP	1,13	1,13	-
Transacción (media ponderada)			
EUR a GBP	1,13	1,13	-
USD a EUR	1,12	1,18	(5,1)%
USD a GBP	1,27	1,33	(4,5)%

Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales

En resumen, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo durante el ejercicio fue de 3.285 millones de euros, lo que supone una reducción de 200 millones de euros frente al año anterior (un descenso de 1.065 millones de euros en base estatutaria después de partidas excepcionales, debido principalmente a un crédito excepcional correspondiente a pensiones en 2018 y a un gasto excepcional correspondiente a pensiones en 2019). El margen operativo del Grupo descendió 1,5 puntos, hasta el 12,9%. Estos resultados reflejan la huelga sufrida por British Airways y las incidencias en Londres Heathrow durante el verano, que se tradujeron en un efecto adverso de aproximadamente 170 millones de euros. Durante la segunda mitad del año, la debilidad y las incidencias experimentadas por los segmentos de bajo coste del Grupo también tuvieron un efecto adverso de aproximadamente 45 millones de euros.

Resultados financieros de las compañías operativas

	British Airways Millones de libras esterlinas			Aer Lingus Millones de euros			Iberia Millones de euros			Vueling Millones de euros		
	2019	Incr./ (dism.) ¹	Incr./ (dism.) ²	2019	Incr./ (dism.) ¹	Incr./ (dism.) ²	2019	Incr./ (dism.) ¹	Incr./ (dism.) ²	2019	Incr./ (dism.) ¹	Incr./ (dism.) ²
AKO	186.170	0,9%	0,9%	30.255	4,2%	4,2%	73.354	7,6%	7,6%	38.432	2,7%	2,7%
Coefficiente de ocupación (%)	83,6	1,1pts	1,1pts	81,8	0,8pts	0,8pts	87,2	1,7pts	1,7pts	86,9	1,5pts	1,5pts
Ingresos de pasaje	11.899	2,9%	2,9%	2.060	6,1%	6,1%	4.053	7,3%	7,3%	2.437	5,2%	5,2%
Ingresos de carga	711	(7,6)%	(7,6)%	54	0,6%	0,6%	291	5,8%	5,8%	-	-	-
Otros ingresos	680	7,6%	7,6%	11	(16,8)%	(16,8)%	1.301	16,2%	16,2%	18	(14,8)%	(14,8)%
Total ingresos	13.290	2,5%	2,5%	2.125	5,8%	5,8%	5.645	9,2%	9,2%	2.455	5,0%	5,0%
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.237	10,6%	10,6%	460	20,6%	20,6%	1.202	17,6%	17,6%	548	12,1%	12,1%
Gastos de personal	2.529	(0,2)%	(0,2)%	405	8,8%	8,8%	1.164	6,7%	6,7%	301	8,2%	8,2%
Gastos asociados a proveedores	4.497	2,0%	(0,7)%	854	5,9%	11,9%	2.392	10,5%	10,6%	1.116	3,3%	1,5%
EBITDA	3.027	(2,1)%	1,8%	406	(9,6)%	(17,3)%	887	(0,5)%	(0,9)%	490	0,0%	4,0%
Costes de propiedad	1.106	3,7%	8,5%	130	(5,5)%	(30,1)%	390	8,8%	(14,8)%	250	10,6%	(7,7)%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.921	(5,1)%	(1,6)%	276	(11,4)%	(9,5)%	497	(6,7)%	13,8%	240	(9,3)%	19,7%
<i>Margen operativo</i>	14,5%	(1,1)pts	(0,6)pts	13,0%	(2,5)pts	(2,2)pts	8,8%	(1,5)pts	0,4pts	9,8%	(1,5)pts	1,4pts
Peniques de £ o céntimos de €												
<i>Yield</i> de pasaje por PKT	7,65	0,6%	0,6%	8,32	0,8%	0,8%	6,33	(2,3)%	(2,3)%	7,30	0,7%	0,7%
Ingresos de pasaje por AKO	6,39	2,0%	2,0%	6,81	1,8%	1,8%	5,52	(0,3)%	(0,3)%	6,34	2,4%	2,4%
Total ingresos por AKO	7,14	1,6%	1,6%	7,02	1,5%	1,5%	7,69	1,5%	1,5%	6,39	2,3%	2,3%
Costes de combustible por AKO	1,74	9,6%	9,6%	1,52	15,6%	15,6%	1,64	9,3%	9,3%	1,43	9,2%	9,2%
Costes excluido el combustible por AKO	4,37	0,6%	(0,3)%	4,59	1,2%	0,8%	5,38	1,4%	(1,2)%	4,34	2,5%	(1,5)%
Total costes por AKO	6,11	3,0%	2,3%	6,11	4,5%	4,2%	7,02	3,2%	1,1%	5,76	4,1%	0,9%

1 Proforma

2 Estatutario

El beneficio de las operaciones de British Airways fue de 1.921 millones de libras esterlinas, excluyendo partidas excepcionales, lo que supone 104 millones de libras esterlinas menos que en el ejercicio anterior, con un aumento de la capacidad del 0,9%.

Los ingresos unitarios de pasaje aumentaron durante el año, con *yields* más altos, gracias al buen comportamiento del mercado *premium* norteamericano y al aumento del coeficiente de ocupación.

Los costes unitarios excluido el combustible crecieron durante el año debido al crecimiento de BA Holidays. Excluyendo el efecto de BA Holidays, los costes unitarios excluido el combustible descendieron gracias a las iniciativas de gestión y las indemnizaciones recibidas de proveedores, compensadas parcialmente por la inversión en el cliente y los incrementos contractuales de los precios.

En conjunto, el margen operativo de British Airways se redujo 1,1 puntos hasta el 14,5%.

El beneficio de las operaciones de Aer Lingus fue de 276 millones de euros, un descenso de 35 millones de euros con respecto al año anterior. La capacidad aumentó un 4,2% por la incorporación de una nueva ruta que conecta Dublín con Minneapolis y por la mayor capacidad ofrecida en los servicios a San Francisco, Seattle y Filadelfia.

El margen operativo de Aer Lingus bajó 2,5 puntos, hasta el 13,0%. Los ingresos unitarios de pasaje aumentaron, con una sólida evolución en el largo radio y un comportamiento positivo de los ingresos complementarios, a pesar de las condiciones difíciles en los mercados europeos.

Los costes unitarios excluido el combustible de Aer Lingus aumentaron, debido principalmente al aumento en los costes de mantenimiento y handling, así como a las subidas salariales vinculadas a la inflación, lo que se compensó parcialmente con las iniciativas continuas de ahorro de costes y el crecimiento eficiente. Los costes unitarios de combustible subieron con respecto al año anterior, en respuesta al encarecimiento de los precios de mercado, con unas posiciones de cobertura favorables que se liquidaron durante el año.

El beneficio de las operaciones de Iberia antes de partidas excepcionales ascendió a 497 millones de euros, lo que supone un descenso de 36 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo del 8,8%. La capacidad creció un 7,6% durante el año, con una leve reducción de los ingresos unitarios de pasaje a consecuencia del descenso del *yield*, parcialmente contrarrestado por el incremento del coeficiente de ocupación de pasajeros.

Los costes unitarios totales de Iberia crecieron, pero mejoraron a tipos de cambio constantes. El aumento de los costes se debió principalmente a los incrementos de los precios vinculados con el IPC y al mayor volumen de trabajos realizados por el negocio de mantenimiento a terceros de Iberia (MRO), así como a los mayores gastos de combustible. Esto se compensó en parte con los descensos de los costes comerciales derivados del crecimiento del canal directo y otras iniciativas de ahorro de costes de marketing. Los costes unitarios de personal continuaron mejorando, con fuertes incrementos de la productividad a través de iniciativas de eficiencia.

En 2019, la partida de Otros ingresos de Iberia también aumentó un 16,2%, principalmente por su negocio MRO.

Vueling registró un beneficio de las operaciones de 240 millones de euros durante el año, lo que supone un descenso de 24 millones de euros. Su margen operativo se redujo 1,5 puntos con respecto al año anterior, hasta el 9,8%.

Vueling ajustó su capacidad para compensar la desaceleración de la demanda, aunque el efecto de los incidentes en Barcelona y las huelgas afectaron a los ingresos. Se puso en marcha un nuevo plan de protección frente a las incidencias, lo que provocó un aumento de costes, pero que se vio compensado con el plan de acción de Vueling para afrontar la desaceleración de la demanda identificando oportunidades de ahorro. También crecieron los costes por una mayor factura del combustible y el aumento de los precios vinculados a la inflación en los contratos con proveedores.

Vueling invirtió en un plan de protección centrado en el control del tráfico aéreo para proteger sus operaciones frente al impacto de futuras incidencias, de acuerdo con su estrategia NEXT y con el fin de reducir los posibles costes futuros relacionados con las interrupciones del servicio, como indemnizaciones, y el impacto sobre los ingresos.

Partidas excepcionales

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

Después de que British Airways alcanzara un acuerdo de liquidación con los Administradores de su plan de pensiones APS, el Grupo reconoció un cargo operativo neto excepcional y no monetario de 672 millones de euros, relacionado con el aumento de los pasivos por prestación definida según la NIC 19 de APS. Este acuerdo de liquidación, aprobado por el Alto Tribunal británico en noviembre de 2019, pone fin a un litigio sobre los incrementos de las pensiones que comenzó en 2013.

En 2018, British Airways cerró su plan de pensiones NAPS a devengos futuros y su plan de pensiones BARP a futuras aportaciones, sustituyéndolos por un nuevo plan de aportación definida. Estos cambios provocaron una ganancia neta extraordinaria de 678 millones de euros. British Airways también registró el coste derivado de equiparar los efectos de las Pensiones Mínimas Garantizadas, lo que se tradujo en un cargo de 94 millones de euros en los gastos de personal y unos costes de reestructuración de 136 millones de euros.

Gastos no operativos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 338 millones de euros, lo que representó un descenso frente a los 521 millones de euros registrados el año pasado. La conversión de las partidas del balance no cubiertas y los movimientos en las coberturas y la deuda relacionada con aviones denominada en dólares estadounidenses generó una ganancia neta. Esto se compensó en parte con unos mayores costes de financiación debido a la amortización acelerada de los bonos y al interés devengado sobre los bonos emitidos en 2019.

Impuestos

Una amplia mayoría de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se ubican las principales operaciones, que son Reino Unido, España e Irlanda, con tipos impositivos en 2019 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente. El tipo impositivo efectivo del Grupo antes de partidas excepcionales para el ejercicio fue del 19% (2018: 18%) y el cargo fiscal en la cuenta de resultados fue de 560 millones de euros (2018: 542 millones de euros).

No hubo crédito a la Cuenta de resultados asociado a la partida excepcional de 2019, ya que el valor del superávit contable ya es neto del 35% de impuestos en origen.

Beneficio después de impuestos y beneficios por acción (BPA)

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales se situó en 2.387 millones de euros, lo que supone un descenso del 1,4%. Este descenso recoge la caída del beneficio de las operaciones debido al efecto de la huelga de pilotos en British Airways y al notable encarecimiento del combustible, lo que se vio compensado parcialmente con las iniciativas continuadas de ahorro de costes y los ajustes de capacidad ante la desaceleración de la demanda. El beneficio por acción ajustado antes de partidas excepcionales es un indicador clave de rendimiento y creció un 1,7% durante el ejercicio, reflejando el descenso del beneficio de las operaciones, contrarrestado por una base menor de acciones, ya que el número de acciones se redujo tras el programa de recompra completado en 2018 y la amortización del bono convertible en 2019.

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales se situó en 1.715 millones de euros (2018 proforma: 2.838 millones de euros; 2018 estatutario: 2.897 millones de euros), un 39,6% menos debido al cargo extraordinario relacionado con pensiones en 2019, frente a la ganancia neta extraordinaria de 2018.

Dividendos

El Consejo de Administración ha propuesto un dividendo complementario para los accionistas de 17,0 céntimos de euro por acción, lo que eleva el dividendo del ejercicio a 31,5 céntimos de euro por acción. Sujeto a su aprobación en la Junta General de Accionistas, el dividendo complementario se abonará el 6 de julio de 2020 a los accionistas que figuren en el registro de la sociedad el 3 de julio de 2020.

Declaración sobre la política de dividendos

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

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

La Compañía ha recibido pagos de cada una de las cuatro principales aerolíneas en 2019. Los pagos de British Airways pueden desencadenar aportaciones adicionales a los planes de pensiones si superan unos umbrales establecidos de antemano, y en 2019 se acordó un aumento del umbral al 50% del beneficio después de impuestos hasta septiembre de 2022; véase la nota 30 de los estados financieros.

La situación de las reservas distribuibles de la Compañía fue sólida, con una disponibilidad de 5.200 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (2018: 5.700 millones de euros).

Gestión de la liquidez y del riesgo de capital

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

El Grupo hace un seguimiento de su capital utilizando la ratio deuda neta/EBITDA y la liquidez. En 2019, la ratio deuda neta/EBITDA pasó de 1,2 a 1,4 veces, manteniéndose bastante por debajo del objetivo de techo de 1,8 veces fijado por el Grupo. EBITDA descendió ligeramente y la reducción del beneficio de las operaciones se compensó parcialmente con la caída de los gastos no operativos. La deuda neta creció 1.100 millones de euros, debido principalmente al aumento del gasto en inmovilizado, por la inversión continuada del Grupo en la experiencia del cliente y en nuevos aviones más eficientes.

En 2019, el Grupo financió 41 de los nuevos aviones que se entregaron durante el año usando un conjunto de instrumentos específicos de financiación de aviones, como la emisión de bonos EETC por valor de 806 millones de dólares estadounidenses por parte de British Airways, que se combinaron con arrendamientos operativos japoneses con opciones de compra (Japanese Operating Leases with Call Options, JOLCO), como en años anteriores, por lo que la financiación total recaudada ascendió a 1.120 millones de dólares estadounidenses. El Grupo amortizó la emisión de bonos convertibles en circulación por valor de 500 millones de euros y en julio emitió sus primeros bonos no garantizados por un principal total de 1.000 millones de euros, divididos en dos tramos de 500 millones de euros con vencimiento en 2023 y 2027.

Los pagos por pensiones y reestructuración recogen los pagos realizados a los planes APS y NAPS de British Airways y los pagos por reestructuraciones en el marco de los planes de transformación de British Airways e Iberia. Los pagos de déficit al plan APS dejaron de hacerse efectivos desde el 1 de enero de 2019 tras un acuerdo extrajudicial que puso fin a un litigio relacionado con los incrementos de las pensiones que había comenzado en 2013. Durante el año se acordó la valoración trienal íntegra del plan NAPS, basada en la situación a 31 de marzo de 2018, y se fijaron pagos de déficit por valor de 532 millones de euros anuales (equivalentes a 354 millones de euros más un excedente de efectivo de 177 millones de euros con arreglo al plan anterior), un mecanismo de protección contra excesos de financiación y un incremento del límite de mitigación en caso de dividendos por el que, hasta septiembre de 2022, si British Airways abona dividendos superiores al 50% de los beneficios después de impuestos (anteriormente era el 35%), se realizarán aportaciones adicionales a pensiones o se proveerá una garantía.

Los flujos de efectivo relacionados con impuestos fueron 224 millones de euros más bajos que en 2018, debido principalmente a que en España se recibió anticipadamente la devolución de un depósito en efectivo anterior y a que en el Reino Unido se recibió un reembolso extraordinario a raíz de la revaluación de los ingresos diferidos de Avios tras la adopción de la NIIF 15 "Reconocimiento de ingresos".

La rentabilidad para el accionista recoge los pagos en efectivo relacionados con dividendos, los programas de recompra y los dividendos especiales. En 2018 se completó un programa de recompra de 500 millones de euros. En 2019, el Grupo abonó un dividendo especial de 695 millones, además de los dividendos ordinarios, equivalente al 25% del beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales.

Flujos de caja

Millones de euros	2019	2018 (estatutario)	Movimiento
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.285	3.230	55
Depreciación, amortización y deterioro	2.111	1.254	857
Pensiones	(865)	(843)	(22)
Pagos relacionados con reestructuración	(180)	(220)	40
Variación del capital circulante	(70)	(64)	(6)
Otros movimientos operativos	279	334	(55)
Intereses percibidos	42	37	5
Intereses pagados	(481)	(149)	(332)
Impuestos pagados	(119)	(343)	224
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	4.002	3.236	766
Adquisición de inmovilizado material e inmaterial	(3.465)	(2.802)	(663)
Venta de inmovilizado material e inmaterial	911	574	337
Otros movimientos de inversión	(1)	(251)	250
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(2.555)	(2.479)	(76)
Fondos de préstamos a largo plazo	2.286	1.078	1.208
Amortización de préstamos y pasivos por arrendamiento	(2.237)	(1.099)	(1.138)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación antes de la remuneración al accionista	49	(21)	70
Flujo de caja libre apalancado del ejercicio	1.496	736	760
Remuneración al accionista	(1.308)	(1.077)	(231)
Entradas/(salidas) de flujos de caja del ejercicio	188	(341)	529
Saldo inicial de efectivo y depósitos remunerados	6.274	6.676	(402)
Diferencias de cambio netas	221	(61)	282
Saldo al cierre de efectivo y depósitos remunerados	6.683	6.274	409

Teniendo en cuenta estos factores, la entrada de efectivo del Grupo en el ejercicio ascendió a 188 millones de euros y el aumento de efectivo después de diferencias de cambio fue de 409 millones de euros. Cada compañía operativa mantiene unos niveles adecuados de liquidez, con saldos aproximadamente iguales o superiores al 20% de los ingresos que son suficientes para cumplir con las obligaciones según van venciendo.

Millones de euros	2019	2018	Incr./ (dism.)
British Airways	3.055	2.780	275
Iberia	1.121	1.191	(70)
Aer Lingus	580	891	(311)
Vueling	820	564	256
IAG y otras compañías del Grupo	1.107	848	259
Efectivo y depósitos	6.683	6.274	409

La implantación de la NIIF 16, aunque no modifica la posición de tesorería, sí que modificó la clasificación de determinadas partidas en el estado de flujos de efectivo, lo que sobre todo provocó un aumento en la depreciación, unos mayores intereses pagados y un mayor volumen de amortización de préstamos. En base comparativa, la depreciación subió aproximadamente 115 millones de euros, los intereses pagados no variaron y la amortización de préstamos creció 471 millones de euros, debido principalmente a la amortización de los bonos convertibles con vencimiento en 2020 de IAG.

Deuda neta (y Deuda neta ajustada para 2018)

Millones de euros	2019	2018 (estatutario)	Incr./ (dism.)
Deuda	7.509	7.331	178
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	(6.274)	(6.676)	402
Deuda neta a 1 de enero	1.235	655	580
Adopción de la NIIF 16 a 1 de enero de 2019	5.195	-	5.195
Deuda neta a 1 de enero tras la adopción de la NIIF 16	6.430	655	5.775
(Aumento)/disminución de efectivo después de diferencias de cambio	(409)	402	(811)
Salida de flujos de efectivo netos por pagos de deuda y pasivos por arrendamientos	(2.237)	(1.099)	(1.138)
Entrada de flujos de efectivo netos por nuevos préstamos	2.286	1.078	1.208
Nuevos arrendamientos	1.199	-	1.199
(Aumento)/disminución de la deuda neta por financiación regular	1.248	(21)	1.269
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	302	199	103
Deuda neta a 31 de diciembre	7.571	1.235	6.336
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	-	7.120	(7.120)
Deuda neta ajustada a 31 de diciembre	7.571	8.355	(784)

La posición de deuda neta del Grupo después de la adopción de la NIIF 16 aumentó 1.100 millones de euros durante el año, desde 6.430 millones de euros el 1 de enero de 2019 hasta 7.571 millones de euros a final de año, debido principalmente al aumento de la inversión en inmovilizado a medida que el grupo fue invirtiendo en una nueva flota más eficiente en el consumo de combustible.

Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 12.830 millones de euros (2018: 10.831 millones de euros) en el Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2025 en relación con 79 aviones de la familia Airbus A320, 12 Boeing 787, 22 Boeing 777, 33 Airbus A350, y un Airbus A330.

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

Marco estratégico

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

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

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

Las prioridades estratégicas de IAG son las siguientes:

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

Principales riesgos e incertidumbres

Durante el ejercicio IAG y sus compañías operativas siguieron manteniendo y operando su estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos, incluidos los riesgos emergentes. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan a IAG, detallados en las páginas 30 a 36 del Informe y Cuentas Anuales de 2018, siguen siendo válidos. En general, el riesgo estratégico del Grupo se mantuvo estable durante el año. A medida que el Grupo avanza hacia 2020, continúa la incertidumbre política, la volatilidad de los precios del combustible y el riesgo de un posible impacto en nuestras operaciones y nuestra reputación por eventos fuera del control del Grupo.

International Consolidated Airlines Group S.A.

Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio

1 de enero de 2019 - 31 de diciembre de 2019

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Nota	Antes de partidas excepcionales 2019	Partidas excepcionales	Total 2019	Antes de partidas excepcionales 2018 (reformulado)	Partidas excepcionales	Total 2018 (reformulado)
Ingresos de pasaje		22.468		22.468	21.401		21.401
Ingresos de carga		1.117		1.117	1.173		1.173
Otros ingresos		1.921		1.921	1.684		1.684
Total ingresos	3	25.506		25.506	24.258		24.258
Gastos de personal	4, 7	4.962	672	5.634	4.812	(460)	4.352
Gastos de combustible y derechos de emisión		6.021		6.021	5.283		5.283
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		2.972		2.972	2.740		2.740
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.221		2.221	2.184		2.184
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		2.092		2.092	1.828		1.828
Propiedad, TI y otros gastos		811		811	918	12	930
Gastos comerciales		1.038		1.038	1.046		1.046
Depreciación, amortización y deterioro	5	2.111		2.111	1.254		1.254
Gastos de arrendamiento operativo de flota		-		-	890		890
Diferencias de tipo de cambio		(7)		(7)	73		73
Gastos totales de las operaciones		22.221	672	22.893	21.028	(448)	20.580
Beneficio de las operaciones		3.285	(672)	2.613	3.230	448	3.678
Gastos financieros	8	(611)		(611)	(231)		(231)
Ingresos financieros	8	50		50	41		41
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	8	26		26	27		27
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera		201		201	(19)		(19)
Otros cargos no operativos	8	(4)		(4)	(9)		(9)
Total gastos no operativos netos		(338)		(338)	(191)		(191)
Beneficio antes de impuestos		2.947	(672)	2.275	3.039	448	3.487
Impuestos	9	(560)	-	(560)	(558)	(32)	(590)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.387	(672)	1.715	2.481	416	2.897
Atribuible a:							
Accionistas de la matriz		2.387		1.715	2.469		2.885
Socios externos		-		-	12		12
		2.387		1.715	2.481		2.897
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	10	120,3		86,4	122,1		142,7
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	10	116,8		84,3	117,7		137,4

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el	
		31 de diciembre	2018
		2019	2018
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable		610	(517)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto		141	(480)
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable		36	13
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	29	(10)	-
Diferencias de cambio	29	296	(80)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	29	(8)	(5)
Movimientos en el valor razonable de coberturas de flujos de caja		(70)	26
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas		32	-
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	29	(788)	(696)
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos		239	(1.739)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		1.715	2.897
Resultado total reconocido del ejercicio		1.954	1.158
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		1.954	1.146
Socios externos	29	-	12
		1.954	1.158

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
Activo no corriente			
Inmovilizado material	12	19.168	12.437
Inmovilizado inmaterial	15	3.442	3.198
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	16	31	31
Otras inversiones en patrimonio	17	82	80
Activos derivados de retribuciones a empleados	30	524	1.129
Instrumentos financieros derivados	26	268	221
Activos por impuesto diferido	9	546	536
Otros activos no corrientes	18	273	309
		24.334	17.941
Activo corriente			
Existencias		565	509
Deudores comerciales	18	2.255	1.597
Otros activos corrientes	18	1.314	1.175
Activo por impuesto corriente	9	186	383
Instrumentos financieros derivados	26	324	155
Otros depósitos remunerados a corto plazo	19	2.621	2.437
Efectivo y activos líquidos equivalentes	19	4.062	3.837
		11.327	10.093
Total activo		35.661	28.034
Fondos propios			
Capital suscrito	27	996	996
Prima de emisión	27	5.327	6.022
Acciones propias		(60)	(68)
Otras reservas	29	560	(236)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		6.823	6.714
Socios externos	29	6	6
Total patrimonio neto		6.829	6.720
Pasivo no corriente			
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	23	12.411	6.633
Obligaciones de retribuciones a empleados	30	328	289
Pasivo por impuesto diferido	9	572	453
Provisiones	24	2.416	2.268
Instrumentos financieros derivados	26	286	423
Otros pasivos a largo plazo	22	71	198
		16.084	10.264
Pasivo corriente			
Componente corriente de la deuda a largo plazo	23	1.843	876
Acreedores y otras cuentas por pagar	20	4.344	3.959
Ingresos diferidos por venta de billetes	21	5.486	4.835
Instrumentos financieros derivados	26	252	656
Pasivo por impuesto corriente	9	192	165
Provisiones	24	631	559
		12.748	11.050
Total pasivo		28.832	21.314
Total patrimonio neto y pasivo		35.661	28.034

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2019	2018
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación			
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales		2.613	3.678
Depreciación, amortización y deterioro	5	2.111	1.254
Variación del capital circulante		(70)	(64)
<i>Aumento en deudores comerciales, pagos anticipados, existencias y otros activos corrientes</i>		<i>(935)</i>	<i>(650)</i>
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar, ingresos diferidos por venta de billetes y pasivos corrientes</i>		<i>865</i>	<i>586</i>
Pagos relacionados con reestructuración	24	(180)	(220)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones		(870)	(898)
Costes de servicio de planes de pensiones	30	5	55
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		951	(114)
Intereses pagados		(481)	(149)
Intereses percibidos		42	37
Impuestos pagados		(119)	(343)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		4.002	3.236
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		(3.465)	(2.802)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		911	574
(Aumento)/disminución de otros depósitos remunerados a corto plazo		(103)	924
Otros movimientos de inversión		(1)	61
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(2.658)	(1.243)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación			
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo		2.286	1.078
Amortización de préstamos		(730)	(275)
Amortización de pasivos por arrendamientos (2018: amortización de arrendamientos financieros)		(1.507)	(824)
Adquisición de acciones propias		-	(500)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos		-	(312)
Dividendos pagados		(1.308)	(577)
Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación		(1.259)	(1.410)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		85	583
Diferencias netas por cambio de divisa		140	(38)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		3.837	3.292
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	19	4.062	3.837
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	19	2.621	2.437
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	19	6.683	6.274

Para más información acerca de los niveles de efectivo restringido véase la nota 19 "Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo".

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 27)	Otras reservas (nota 29)	Ganancias acumuladas (nota 29)	Total fondos propios	Socios externos (nota 29)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2019 (publicado)	996	6.022	(68)	(3.560)	3.324	6.714	6	6.720
Adopción de NIIF 16	-	-	-	4	(554)	(550)	-	(550)
A 1 de enero de 2019	996	6.022	(68)	(3.556)	2.770	6.164	6	6.170
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	1.715	1.715	-	1.715
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	55	-	55	-	55
Gastos de combustible	-	-	-	106	-	106	-	106
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(26)	-	(26)	-	(26)
Gastos financieros	-	-	-	6	-	6	-	6
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	-	-	540	-	540	-	540
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	-	-	(8)	-	(8)	-	(8)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	68	-	68	-	68
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	-	-	(10)	-	(10)	-	(10)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	296	-	296	-	296
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(788)	(788)	-	(788)
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	1.027	927	1.954	-	1.954
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	33	33	-	33
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	8	-	(14)	(6)	-	(6)
Dividendo	-	(695)	-	-	(615)	(1.310)	-	(1.310)
Amortización del bono convertible	-	-	-	(39)	38	(1)	-	(1)
A 31 de diciembre de 2019	996	5.327	(60)	(2.579)	3.139	6.823	6	6.829

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

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

NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

1 Antecedentes e información general

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo") es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 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. En la sección dedicada a las inversiones del Grupo figura una lista de las filiales del Grupo.

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

2 Políticas contables significativas

Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (las NIIF adoptadas por la UE). Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditadas. Las cuentas anuales consolidadas se presentan redondeadas al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Las presentes cuentas anuales se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluidos los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio, que se registran al valor razonable. El valor contable de activos y pasivos reconocidos que están sujetos a coberturas de valor razonable se ajustan para registrar cambios de valor razonable atribuibles a los riesgos que se están cubriendo. Las cuentas anuales para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que se hicieron para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. Los cambios no tienen un impacto significativo en las cuentas anuales.

Las cuentas anuales del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 han sido autorizadas para su publicación y aprobadas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2020.

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

Cambios en políticas contables

El Grupo ha adoptado la NIIF 16 "Arrendamientos" y la CINIIF 23 "Incertidumbre sobre la aplicación de los tratamientos fiscales" por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019. No ha habido ningún impacto derivado de la aplicación de la CINIIF 23. Más información acerca del impacto de la NIIF 16 en las políticas contables, la situación financiera y los resultados del Grupo en la nota 33.

No hay otras normas, enmiendas o interpretaciones en uso, pero aún no adoptadas, que los Directores esperen que tengan un efecto material en los ingresos o activos netos reportados por el Grupo.

En septiembre de 2019, el Comité de Interpretación de las NIIF (CINIIF) aclaró que con arreglo a la NIIF 15, los pagos de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos constituyen una indemnización por pérdidas de los pasajeros y, por tanto, deberían reconocerse como una indemnización variable y deducirse de los ingresos. Esta aclaración llevó al Grupo a cambiar su política contable, que anteriormente clasificaba estas indemnizaciones como gastos de las operaciones. Por consiguiente, el Grupo ha reformulado el periodo comparativo de 2018 para registrar un coste de 148 millones de euros relacionados con indemnizaciones como una deducción de los ingresos de pasaje, con la correspondiente reducción del epígrafe Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación. El componente de ingresos de la información por segmentos ha sido reformulado en consecuencia. Para más información véase la nota 33.

Consolidación

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

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

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

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

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

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

Información por segmentos

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

Conversión de moneda extranjera

a Divisa funcional y de presentación

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

b Transacciones y saldos

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

c Empresas del Grupo

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

Inmovilizado material

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

a Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

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

b Flota

Todas las aeronaves se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes. Los activos de flota en propiedad o los activos por derecho de uso se desagregan en diferentes componentes y se deprecian de forma lineal a tasas calculadas para reducir el coste de cada componente hasta el valor residual estimado al final de sus vidas operativas previstas (que equivale al plazo que sea inferior entre la vida útil o el plazo de arrendamiento). Las tasas de depreciación son específicas para cada tipo de aeronave, en base a los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de 23 años y 5% de valor residual para aeronaves de corto radio y entre 25 y 29 años (dependiendo de la aeronave) y 5% de valor residual para aeronaves de largo radio. Los activos por derecho de uso se deprecian a lo largo del menor entre el plazo de arrendamiento y las tasas de depreciación mencionadas anteriormente.

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

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

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

c Otro inmovilizado material

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

d Arrendamientos

El Grupo suscribe arrendamientos sobre diversas aeronaves, inmuebles y equipos. Los plazos de arrendamiento de estos activos están en consonancia con la vida útil económica que se ha determinado para activos similares del inmovilizado material.

El Grupo ha aplicado la NIIF 16 usando el método retrospectivo modificado y, por tanto, la información comparativa no se ha reformulado y sigue declarándose de acuerdo con la NIC 17 y la CINIIF 4. Los detalles sobre las políticas contables con arreglo a la NIC 17 y la CINIIF 4 se presentan por separado si difieren de la NIIF 16 y el efecto de los cambios se detallan en la nota 33.

Política aplicable desde el 1 de enero de 2019

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si este es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación.

Los arrendamientos se reconocen como activos por derecho de uso junto con el correspondiente pasivo por arrendamiento en la fecha en la que el activo arrendado pasa a estar a disposición del Grupo para su uso.

Activos por derecho de uso

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora a coste, comprendiendo los siguientes elementos: el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento, cualquier pago por arrendamiento realizado antes o en la fecha de comienzo menos los incentivos de arrendamiento recibidos, los costes directos iniciales, y los costes de reparación para devolver el activo a su estado original.

El activo por derecho de uso se deprecia de forma lineal a lo largo del menor entre el final de su vida útil y el plazo del arrendamiento. Si la propiedad del activo por derecho de uso se transfiere al Grupo a la finalización del plazo de arrendamiento o el coste refleja el ejercicio de una opción de compra, la depreciación se calcula usando la vida útil estimada del activo.

Pasivos por arrendamientos

Los pasivos por arrendamientos se valoran inicialmente a su valor actual, que engloba los siguientes pagos por arrendamiento: pagos fijos (incluidos los pagos fijos en sustancia), menos los incentivos de arrendamiento a recibir; los pagos de arrendamiento variables que dependan de un índice o un tipo; los importes que se espera que el Grupo pague en virtud de las garantías de valor residual; el precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo está razonablemente seguro de que la ejercerá; los pagos de penalizaciones por rescisión del arrendamiento, si el plazo de arrendamiento contempla que el Grupo ejerza esa opción; y los pagos a realizar en virtud de las opciones de prórroga razonablemente ciertas.

Los pagos por arrendamientos se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento. Si no se puede determinar este tipo de interés, se utiliza el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo.

Cada pago por arrendamiento se desglosa en principal y coste de financiación. El coste de financiación se carga contra la Cuenta de resultados durante el periodo de arrendamiento para generar un tipo de interés periódico constante sobre el saldo restante del pasivo por arrendamiento para cada periodo. Después de la fecha de comienzo, el importe de los pasivos por arrendamientos se incrementa para reflejar el devengo de los intereses y se reduce por los pagos por arrendamiento efectuados.

El Grupo ha optado por no registrar los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamientos correspondientes a alquileres a corto plazo con un plazo igual o inferior a doce meses y los arrendamientos de activos de bajo valor. Los pagos vinculados a arrendamientos a corto plazo y a arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen de forma lineal como gasto en la Cuenta de resultados. Los arrendamientos a corto plazo son contratos con una duración de 12 meses o menos que no contienen una opción de compra. Los activos de bajo valor comprenden equipos informáticos y pequeñas piezas de mobiliario de oficina.

El grupo está expuesto a posibles incrementos futuros de los pagos por arrendamientos variables que dependen de un índice o tipo, y que no se integran en el pasivo por arrendamientos hasta que entran en vigor. Cuando entran en vigor los ajustes a los pagos por arrendamientos que dependen de un índice o tipo, el pasivo por arrendamientos se vuelve a valorar y se ajusta contra el activo por derecho de uso. Existen opciones de prórroga en varios arrendamientos de aeronaves, inmuebles y equipos en todo el Grupo y estas se reflejan en los pagos por arrendamiento cuando el Grupo está razonablemente seguro de que ejercerá la opción.

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones. Cada operación se evalúa para determinar si cumple los requisitos de la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" para considerarse como una venta. Si se ha considerado como una venta, el activo asociado se da de baja en las cuentas y se reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso reconocido se basa en la proporción del valor contable previo del activo que se mantiene. Las ganancias o pérdidas se limitan al importe relacionado con los derechos que han sido traspasados a la contraparte de la operación. Cuando no se ha considerado como una venta, el activo se mantiene en el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación y se reconoce un pasivo por financiación de activo igual al importe resultante de la enajenación.

De acuerdo con los requisitos transitorios de la NIIF 16 aplicando el método retrospectivo modificado, los activos y pasivos relativos a todos los arrendamientos financieros anteriores al 1 de enero de 2019 se reclasificaron como activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos relacionados. A partir del 1 de enero de 2019, aquellos nuevos acuerdos de financiación con las siguientes características que no cumplan los requisitos de reconocimiento como venta de acuerdo a la NIIF 15 no pueden ser reconocidos bajo la NIIF 16: el arrendador tiene derecho a retener la propiedad como garantía frente a las obligaciones de amortización y pago de intereses; el Grupo adquirió inicialmente el avión o se aseguró un interés mayoritario en el proceso de adquisición al fabricante; y, en vista de las condiciones contractuales, es prácticamente seguro que el avión será comprado al final del plazo de arrendamiento. Cuando los nuevos acuerdos de financiación no reúnan estos requisitos de reconocimiento debido a que son "compras en esencia" y no arrendamientos, el pasivo relacionado se reconoce como un pasivo por financiación de activos y los activos se reconocen como activos en propiedad en el epígrafe de Inmovilizado material.

Política aplicable antes del 1 de enero de 2019

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

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

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

A la hora de decidir cuál es la clasificación adecuada, se considera el fondo de la transacción, más que la forma. Entre los factores que se consideran, incluyen peso no se limitan a los siguientes: si el contrato transfiere la titularidad del activo al Grupo al final del periodo de arrendamiento; si el Grupo tiene la opción de comprar el activo a un precio que sea suficientemente inferior al valor razonable en la fecha de ejercicio; si el plazo de arrendamiento abarca la mayor parte de la vida económica del activo y, si el valor actual de los pagos mínimos por arrendamiento futuros equivalen al menos sustancialmente a todo el valor razonable del activo arrendado.

Inmovilizado inmaterial

a Fondo de comercio

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

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

b Marcas

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

c Programas de fidelización de clientes

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

d Derechos de aterrizaje

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

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

e Inmovilizado inmaterial basado en contratos

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

f Software

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

g Derechos de emisión

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

Deterioro de activos no financieros

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

a Inmovilizado material

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

b Inmovilizado inmaterial

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

Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

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

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

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

Instrumentos financieros

a Otras inversiones en patrimonio

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

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

b Otros depósitos remunerados

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

c Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura

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

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

d Préstamos a largo plazo

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

e Coberturas de flujos de caja

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

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

f Deuda convertible

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

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

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

g Deterioro de activos financieros

En cada fecha de balance, el Grupo reconoce provisiones por pérdidas crediticias previstas en activos financieros a coste amortizado basándose en las pérdidas a 12 meses o a lo largo de su vida útil, dependiendo de si se ha producido un aumento significativo del riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Este enfoque simplificado, basado en el cálculo y reconocimiento de las pérdidas crediticias previstas a lo largo de la vida útil, se aplica a los contratos que tienen un vencimiento de un año o menos, incluidos los deudores comerciales.

Planes de retribución a empleados

a Obligaciones por pensiones

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

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

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

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

b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

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

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

Impuestos

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

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

Cuando la diferencia temporaria se deba al reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la transacción, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales;

Con respecto a las diferencias fiscales temporarias asociadas a inversiones en filiales o empresas asociadas, cuando el momento de reversión de las diferencias temporarias pueda controlarse y sea probable que éstas no reviertan en un futuro previsible; y

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporarias deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

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

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

Existencias

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

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos mantenidos en entidades financieras a la vista o que venzan en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición y que están sujetos a un riesgo insignificativo de cambio de valor.

Pagos basados en acciones

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

Provisiones

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

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

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

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

Reconocimiento de ingresos

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

El Grupo analiza si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de transporte considerando si tiene una obligación de ejecución para prestar servicios al cliente o si su obligación es gestionar la prestación del servicio por parte de un tercero. El Grupo actúa como agente cuando (i) cobra impuestos y comisiones varias calculados a partir de la venta de billetes a pasajeros y los remite a las autoridades tributarias competentes; y (ii) cuando ofrece servicios interlínea a aerolíneas socias fuera del Grupo.

Otros ingresos, como los de mantenimiento, handling, hoteles, vacaciones y comisiones, se reconocen a medida que se satisfacen las obligaciones de ejecución (a lo largo del tiempo) siendo este el momento en que se transfiere el control de los bienes o servicios al cliente.

Programas de fidelización de clientes

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

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

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

Partidas excepcionales

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

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

Estimaciones contables críticas, hipótesis y juicios

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

Estimaciones

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

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

A 31 de diciembre de 2019 el Grupo reconoció 524 millones de euros relacionados con activos derivados de retribuciones a empleados (2018: 1.129 millones de euros) y 328 millones de euros relacionados con obligaciones de retribuciones a empleados (2018: 289 millones de euros). Para más información relacionada con obligaciones de retribuciones a empleados véase la nota 30.

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por despido y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante valoraciones actuariales. La valoración actuarial conlleva la realización de hipótesis sobre las tasas de descuento, las tasas de rentabilidad esperadas de los activos, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza de largo plazo de esos planes, las estimaciones están sujetas a incertidumbre significativa. Las hipótesis relacionadas con estos planes se detallan en la nota 30. El Grupo determina las hipótesis que van a utilizarse consultándolo con actuarios cualificados. Cualquier diferencia entre estas hipótesis y el resultado real supondrá un impacto futuro en los activos netos y el resultado total reconocido. La sensibilidad a los cambios en las hipótesis de incremento de las pensiones se recoge en la nota 30.

De acuerdo con las condiciones del *Airways Pension Scheme* (APS) y el *New Airways Pension Scheme* (NAPS) del Grupo, los incrementos de las pensiones están sujetos a las órdenes de revisión anual de las pensiones (*Pension Increase (Review) Orders*) emitidas por el gobierno británico, que desde 2011 se basan en el índice de precios al consumo británico (*Consumer Price Index*, CPI). Además, en APS existe una disposición que permite al Administrador equiparar los incrementos al índice de precios minoristas británico (*Retail Price Index*, RPI), sujeto a una serie de pruebas de viabilidad. Históricamente, las expectativas del mercado en relación con el RPI podían obtenerse comparando los precios de los títulos de deuda pública británica a tipo de interés fijo con los indexados, mientras que el CPI podía evaluarse considerando el objetivo de inflación del Banco de Inglaterra y comparando la interpretación de los dos índices de inflación.

En febrero de 2019, tras un informe de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de los Lores británica (*UK House of Lords Economic Affairs Committee*) sobre la medición de la inflación, el responsable del Departamento de Estadísticas del gobierno británico concluyó que la metodología actual era insatisfactoria y propuso varias opciones a la Autoridad Estadística del Reino Unido (UKSA). En marzo de 2019, la UKSA recomendó al Ministro de Economía británico que se cesara la publicación del RPI en un momento futuro todavía por determinar y que, entretanto, se considera el RPI incorporando los métodos del CPIH (una variante propuesta del CPI). En septiembre de 2019, el Ministro de Economía británico anunció su intención de consultar con el Banco de Inglaterra y la UKSA la posibilidad de aplicar los cambios propuestos al RPI en el periodo 2025 a 2030. El 13 de enero de 2020, se confirmó que el periodo de consulta comenzará el 11 de marzo de 2020 por un periodo de seis semanas.

Tras el anuncio anterior en septiembre de 2019, las tasas de inflación futuras de mercado implícitas del RPI para periodos posteriores a 2030 se han reducido en los mercados de inversión. Por lo tanto, para evaluar el RPI y el CPI a partir de los datos de los mercados de inversión, se ha contemplado un acercamiento parcial entre el RPI y el CPI a partir de 2030.

El 26 de octubre de 2018, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra y Gales falló en una disputa entre Lloyds Banking Group Pension Trustees Limited, en calidad de demandante, y Lloyds Banking Group plc y otras entidades, en calidad de demandados (en lo sucesivo denominado como el “caso de Lloyds Bank”) en relación con los derechos de las mujeres participantes de varios planes de pensiones a recibir un trato igualitario en lo que respecta a las prestaciones de jubilación. El fallo en el caso de Lloyds Bank confirmó que todos los planes de pensiones están en la obligación de igualar, con aplicación inmediata, los efectos de los beneficios desiguales de la *Guaranteed Minimum Pension* (GMP) devengados desde el 17 de mayo de 1990 (Equiparación de las pensiones mínimas garantizadas (GMP)). A 31 de diciembre de 2018, a la vista del plazo reducido fijado por el fallo del Alto Tribunal, el Grupo adoptó un enfoque simplificado para estimar el impacto de las pensiones mínimas garantizadas. Las Obligaciones por Prestación Definida estimadas de APS y NAPS a 31 de diciembre de 2019 tienen en cuenta el efecto estimado de la equiparación de las pensiones mínimas garantizadas, basándose en las evaluaciones realizadas por los respectivos actuarios de los planes APS y NAPS.

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

b Reconocimiento de ingresos

A 31 de diciembre de 2019 el Grupo reconoció 5.486 millones de euros (2018: 4.835 millones de euros) relacionados con ingresos diferidos por venta de billetes, de los cuales 1.917 millones de euros (2018: 1.769 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

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

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

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

c Impuestos sobre sociedades

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo reconoció 546 millones de euros (2018: 536 millones de euros) relacionados con activos por impuesto diferido. Más información acerca de los pasivos por impuesto corriente y diferido en la nota 9.

El Grupo está sujeto a impuestos sobre sociedades en numerosas jurisdicciones. Se requieren estimaciones para determinar la provisión global para impuestos sobre sociedades. Existen muchas transacciones y cálculos para los que la determinación del impuesto final es incierta, porque podría no estar claro cómo se aplica la legislación tributaria a una transacción o circunstancia particular. Cuando el Grupo determina que lo más probable es que las autoridades tributarias acepten la postura adoptada en la declaración de impuestos, los importes se reconocen en los estados financieros sobre esta base. Cuando el importe de los impuestos a pagar o recuperables es incierto, el Grupo reconoce un pasivo basado en una de las dos siguientes alternativas: el resultado más probable a juicio del Grupo o, cuando existe un amplio rango de posibles resultados, se emplea un enfoque medio ponderado por su probabilidad.

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

d Deterioro de activos no financieros

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo reconoció 2.460 millones de euros (2018: 2.403 millones de euros) relacionados con activos inmateriales de vida indefinida, incluido el fondo de comercio. Más información acerca de estos activos en la nota 15.

El Grupo evalúa si existen indicios de deterioro en alguno de los activos no financieros en cada fecha de cierre. El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con vida económica indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso. Estos cálculos requieren aplicar estimaciones e hipótesis, como se indica en la nota 15.

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

e Valores residuales y vidas útiles de los activos

A 31 de diciembre de 2019 el Grupo reconoció 19.168 millones de euros (2018: 12.437 millones de euros) relacionados con inmovilizado material, incluidos los activos por derecho de uso reconocidos en el ejercicio. Más información acerca de estos activos en la nota 12.

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

Juicios

a Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo reconoció 1.675 millones de euros (2018: 1.359 millones de euros) relacionados con provisiones de mantenimiento, reparaciones y devoluciones por valor. Más información acerca de los movimientos de esta provisión en la nota 24.

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

b Determinación del plazo de los contratos de arrendamiento con opciones de renovación y rescisión

El Grupo determina el plazo del arrendamiento como el plazo no rescindible, junto con los eventuales periodos cubiertos por una opción de prórroga del arrendamiento si está razonablemente seguro de que se ejercerá, o los eventuales periodos cubiertos por una opción de rescisión del arrendamiento, si está razonablemente seguro de que no la ejercerá. El Grupo aplica juicios a la hora de evaluar si está razonablemente seguro de que ejercerá o no la opción de renovación o rescisión del arrendamiento. Dichos juicios incluyen considerar los planes de flota que sostienen los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica en materia de opciones de prórroga. Después de la fecha de comienzo, el Grupo vuelve a evaluar el plazo de arrendamiento si se ha producido un suceso o cambio importante en las circunstancias y este afecta a la capacidad del Grupo para ejercer o no la opción de renovación o rescisión. Para más información véase la nota 13.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas aún no vigentes

El IASB y el IFRIC emitieron las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones con fecha efectiva posterior a la de los presentes estados financieros, que en la opinión de la Dirección podrían afectar al Grupo en periodos futuros. Salvo indicación en contrario, el Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligado cumplimiento:

- Modificaciones de las referencias a los marcos conceptuales de las NIIF, en vigor para periodos a partir del 1 de enero de 2020 (inclusive);
- Definición de “negocio” (modificación de la NIIF 3), en vigor para los periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2020 (inclusive);
- Definición de “significativo” (modificaciones a NIC 1 y NIC 8), en vigor para los periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2020 (inclusive); y
- NIIF 17 Contratos de seguros, en vigor para los periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2021 (inclusive).

En septiembre de 2019, el IASB publicó modificaciones a la NIIF 9, la NIC 39 y la NIIF 7, con fecha de entrada en vigor el 1 de enero de 2020, que ponen fin a la primera fase de su trabajo para responder a los efectos de la reforma de los tipos interbancarios de oferta (*Interbank Offered Rates*, IBOR) sobre la información financiera. La UE adoptó estas modificaciones en enero de 2020. El Grupo está evaluando actualmente el impacto de estas modificaciones.

3 Información de segmentos

a Segmentos de negocio

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

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

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

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	2019					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	13.307	4.020	2.437	2.060	644	22.468
Ingresos de carga	805	255	-	54	3	1.117
Otros ingresos	752	912	18	2	237	1.921
Ingresos externos	14.864	5.187	2.455	2.116	884	25.506
Ingresos entre segmentos	242	458	-	9	575	1.284
Ingresos por segmento	15.106	5.645	2.455	2.125	1.459	26.790
Depreciación, amortización y deterioro	(1.258)	(390)	(250)	(130)	(83)	(2.111)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.182	497	240	276	90	3.285
Partidas excepcionales (nota 4)	(672)	-	-	-	-	(672)
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.510	497	240	276	90	2.613
Gastos no operativos netos						(338)
Beneficio antes de impuestos						2.275
Activos totales	22.312	8.733	3.756	2.131	(1.271)	35.661
Pasivos totales	(15.445)	(6.940)	(3.354)	(1.320)	(1.773)	(28.832)

¹ Incluye eliminaciones en los activos totales de 14.982 millones de euros y en los pasivos totales de 4.603 millones de euros.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	2018 (reformulado)					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	12.909	3.754	2.317	1.941	480	21.401
Ingresos de carga	867	251	-	54	1	1.173
Otros ingresos	682	749	20	9	224	1.684
Ingresos externos	14.458	4.754	2.337	2.004	705	24.258
Ingresos entre segmentos	215	417	1	5	538	1.176
Ingresos por segmento	14.673	5.171	2.338	2.009	1.243	25.434
Depreciación, amortización y deterioro	(890)	(207)	(25)	(83)	(49)	(1.254)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales						
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.207	437	200	305	81	3.230
Partidas excepcionales (nota 4)	448	-	-	-	-	448
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales						
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.655	437	200	305	81	3.678
Gastos no operativos netos						(191)
Beneficio antes de impuestos						3.487
Activos totales	18.531	6.829	1.882	1.915	(1.123)	28.034
Pasivos totales	(12.235)	(5.051)	(1.495)	(1.072)	(1.461)	(21.314)

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

b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2019	2018 (reformulado)
Reino Unido	8.362	7.945
España	4.399	4.027
EE.UU.	4.379	4.074
Resto del mundo	8.366	8.212
	25.506	24.258

Activos por área

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	12.214	1.401
España	5.324	1.402
EE.UU.	188	19
Resto del mundo	1.442	620
	19.168	3.442

A 31 de diciembre de 2018

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	9.017	1.285
España	2.512	1.291
EE.UU.	29	4
Resto del mundo	879	618
	12.437	3.198

4 Partidas excepcionales

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2019	2018
Obligaciones de retribuciones a empleados ¹	672	(584)
Gastos de reestructuración ²	-	136
Reconocidos como gastos de explotación	672	(448)
Total cargo/(crédito) excepcional antes de impuestos	672	(448)
Impuestos sobre partidas excepcionales	-	32
Total cargo/(crédito) excepcional después de impuestos	672	(416)

1 Obligaciones de retribuciones a empleados

El gasto excepcional de 672 millones de euros corresponde al coste de servicios pasados del acuerdo de liquidación del *Airways Pension Scheme* (APS) que se describe en la nota 30. Este importe surge por el aumento de los pasivos por prestaciones definidas de APS según la NIC 19 tras el acuerdo de liquidación alcanzado entre los Administradores de APS y British Airways, que fue aprobado por el Alto Tribunal en noviembre de 2019. Este acuerdo fijó pensiones más altas en los supuestos sobre incremento de los pagos en ejercicios futuros, lo que se tradujo en un aumento no monetario de los pasivos por prestaciones definidas según la NIC 19.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018:

British Airways cerró el *New Airways Pension Scheme* (NAPS) a devengos futuros de prestaciones y el *British Airways Retirement Plan* (BARP) a aportaciones futuras desde el 31 de marzo de 2018. Estos planes han sido reemplazados por un plan de aportación definida flexible, denominado *British Airways Pension Plan* (BAPP). Estos cambios provocaron una reducción no recurrente de los pasivos por prestaciones definidas de NAPS según la NIC 19 por valor de 872 millones de euros y de los costes en efectivo asociados por acuerdos transitorios por valor de 192 millones de euros en la partida de gastos de personal. Estas partidas se presentan netas, junto con los costes del cierre de BARP, como partida excepcional en la Cuenta de resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 por valor de 678 millones de euros, con un cargo fiscal relacionado de 58 millones de euros.

El 26 de octubre de 2018, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra y Gales falló en una disputa entre Lloyds Banking Group Pension Trustees Limited, en calidad de demandante, y Lloyds Bank plc y otras entidades, en calidad de demandados, en relación con el derecho de las mujeres partícipes de varios planes de pensiones a recibir un trato igualitario en lo que respecta a las prestaciones de jubilación. El fallo concluyó que el demandante está en la obligación de modificar los planes de pensiones para igualar los beneficios de hombres y mujeres en relación con los beneficios de las Pensiones Mínimas Garantizadas (GMP). El fallo afecta a varios de los planes de pensiones de empresa de British Airways, como se indica en la nota 30. El incremento estimado en el pasivo establecido por la NIC 19 como resultado de la decisión del Alto Tribunal ha sido registrado como un gasto excepcional de 94 millones de euros en la Cuenta de resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018.

2 Gastos de reestructuración

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

5 Gastos por naturaleza

El beneficio de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2019	2018
Activos en propiedad	776	711
Activos por derecho de uso (2018: Aeronaves en régimen de arrendamiento financiero)	1.153	371
Otros intereses de arrendamiento	40	40
Amortización de inmovilizado inmaterial	142	132
	2.111	1.254

Costes de arrendamiento operativo:

Millones de euros	2019	2018
Pagos mínimos por arrendamiento – aeronaves	-	890
– inmuebles y equipo	-	236
Alquileres recibidos por subarrendamiento	-	(12)
	-	1.114

Coste de existencias:

Millones de euros	2019	2018
Coste de existencias reconocidas como gasto, principalmente combustible	3.242	3.165

6 Honorarios de auditores

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

Miles de euros	2019	2018
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	3.916	4.328
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	632	634
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	496	436
Otros servicios relativos a impuestos	3	-
Otros servicios de auditoría	727	506
Servicios relacionados con la revisión del capital circulante	1.218	-
Servicios relacionados con operaciones financieras corporativas	175	191
Todos los demás servicios	3	305
	7.170	6.400

7 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2019	2018
Sueldos y salarios	3.334	3.240
Contribuciones a la seguridad social	561	516
Gastos/(créditos) por pensiones	932	(317)
Otros gastos por prestaciones de jubilación	-	5
Costes por planes de pago basados en acciones	34	31
Otros gastos de personal ¹	773	877
Total gastos de personal	5.634	4.352

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

El número de empleados durante el año y a 31 de diciembre es como sigue:

	2019			2018		
	Número medio de empleados	Número de empleados A 31 de diciembre de 2019	Porcentaje de mujeres	Número medio de empleados	Número de empleados A 31 de diciembre de 2018	Porcentaje de mujeres
Altos directivos	201	198	30%	196	208	27%
Personal de tierra:						
Directivos	2.319	1.777	41%	1.857	1.872	40%
No directivos	32.968	32.614	34%	33.231	32.159	35%
Tripulación técnica:						
Directivos	8.136	7.885	38%	8.569	8.501	38%
No directivos	22.410	22.168	59%	20.881	20.791	61%
	66.034	64.642		64.734	63.531	

El número de empleados se basa en la plantilla media equivalente. La plantilla media para 2019 era de 73.299 (2018: 71.472).

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

a Gastos financieros

Millones de euros	2019	2018
Gastos financieros sobre:		
Préstamos bancarios	(12)	(17)
Pasivos por financiación de activos	(9)	-
Pasivos por arrendamientos (2018: Arrendamientos financieros)	(489)	(144)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(37)	(27)
Otros préstamos	(77)	(56)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	17	13
Otros gastos financieros	(4)	-
	(611)	(231)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2019	2018
Intereses sobre otros depósitos remunerados	47	33
Otros ingresos financieros	3	8
	50	41

c Crédito financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2019	2018
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	26	27

d Otros cargos no operativos

Millones de euros	2019	2018
Pérdidas por venta de inmovilizado material e inversiones	(22)	(29)
Crédito correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 17)	3	5
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia (nota 16)	6	5
Beneficio reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	8	20
Beneficio/(pérdida) no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	1	(10)
	(4)	(9)

9 Impuestos

a Cargas fiscales

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

Millones de euros	2019				2018			
	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	26	(8)	-	18	4	-	-	4
Cambios respecto al ejercicio corriente	(494)	146	-	(348)	(475)	162	-	(313)
Total impuesto corriente	(468)	138	-	(330)	(471)	162	-	(309)
Impuesto diferido								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(14)	-	-	(14)	22	-	-	22
Cambios respecto al ejercicio corriente	(79)	(160)	(1)	(240)	(144)	206	-	62
Cambio/diferencias del tipo de impuestos	1	3	-	4	3	(13)	-	(10)
Total impuesto diferido	(92)	(157)	(1)	(250)	(119)	193	-	74
Total impuestos	(560)	(19)	(1)	(580)	(590)	355	-	(235)

El crédito por impuesto corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado con los planes de pensiones por valor de 154 millones de euros (2018: 136 millones de euros) y con una carga fiscal relacionada con coberturas de flujos de efectivo de 16 millones de euros (2018: crédito fiscal de 26 millones de euros).

El impuesto incluido en el Estado de cambios en el patrimonio neto está relacionado con los planes de pago basados en acciones de 1 millón de euros (2018: cero).

Dentro de impuestos en Otro resultado global se incluye una carga fiscal de 184 millones de euros (2018: crédito fiscal de 222 millones de euros) que podrá ser reclasificada a la Cuenta de resultados y un crédito fiscal de 165 millones de euros (2018: crédito fiscal de 133 millones de euros) que no se reclasificará.

b (Pasivo)/activo por impuesto corriente

Millones de euros	2019	2018
Saldo a 1 de enero	218	180
Cuenta de resultados	(468)	(471)
Estado del resultado global	138	162
Efectivo	119	343
Cambios por conversión de divisa y otros	(13)	4
Saldo a 31 de diciembre	(6)	218
Activo por impuesto corriente	186	383
Pasivo por impuesto corriente	(192)	(165)
Saldo a 31 de diciembre	(6)	218

c Activo/(pasivo) por impuesto diferido

Millones de euros	Inmovilizado material	Arrendamientos	Deducciones de impuesto diferido por aplicación de la NIIF 16	Indemnizaciones por despido de empleados y otros	Planes de pensiones	Ganancias/pérdidas de valor razonable	Planes de pago basados en acciones	Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y créditos fiscales	Otras diferencias temporales	Total
Saldo a 1 de enero de 2019	(999)	-	-	348	42	234	16	411	31	83
Ajustes derivados de la adopción de la NIIF 16	287	(148)	31	-	-	-	-	-	-	170
Cuenta de resultados	4	(26)	(7)	(52)	(7)	-	5	(10)	1	(92)
Estado del resultado global	-	-	-	13	3	(173)	-	-	-	(157)
Estado de cambios en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	(1)	-	-	(1)
Cambios por conversión de divisa y otros	(24)	(21)	-	3	3	9	(1)	-	2	(29)
Saldo a 31 de diciembre de 2019	(732)	(195)	24	312	41	70	19	401	34	(26)
Saldo a 1 de enero de 2018	(1.029)	-	-	374	140	39	15	430	28	(3)
Cuenta de resultados	19	-	-	(25)	(96)	-	2	(18)	(1)	(119)
Estado del resultado global	-	-	-	-	(2)	195	-	-	-	193
Cambios por conversión de divisa y otros	11	-	-	(1)	-	-	(1)	(1)	4	12
Saldo a 31 de diciembre de 2018	(999)	-	-	348	42	234	16	411	31	83

Millones de euros	2019	2018
Activo por impuesto diferido	546	536
Pasivo por impuesto diferido	(572)	(453)
Saldo a 31 de diciembre	(26)	83

El activo por impuesto diferido está relacionado en su mayor parte con España. Se espera que se produzca una reversión de 60 millones de euros del activo por impuesto diferido en un año y el resto a partir de un año.

d Conciliación del cargo fiscal total en la Cuenta de resultados

El cargo fiscal se calcula con los tipos locales aplicables a los beneficios/(pérdidas) en el país donde suceden los beneficios/(pérdidas). El cargo fiscal sobre el beneficio del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 es superior (2018: inferior) al cargo fiscal hipotético. Las diferencias se explican a continuación:

Millones de euros	2019	2018
Beneficio contable antes de impuestos	2.275	3.487
Cargo fiscal medio ponderado del Grupo ¹	(440)	(671)
Activos fiscales no reconocidos del periodo corriente	(11)	(9)
Bajas y reducciones de inversiones	-	1
Efecto del cambio del tipo impositivo	1	3
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos - partidas recurrentes	7	1
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos - partidas no recurrentes	(128)	53
Títulos preferentes en euros contabilizados como socios externos	-	2
Incentivos de inversión	11	10
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	12	26
Gastos no deducibles - partidas recurrentes	(14)	(7)
Otras partidas	2	1
Carga fiscal en la Cuenta de resultados	(560)	(590)

¹ La carga impositiva prevista se calcula sumando las cargas impositivas previstas de cada compañía del Grupo y cambia todos los años, ya que varían los tipos impositivos y la composición de los beneficios. Los tipos de impuestos sobre sociedades para los principales países en los que el Grupo opera son un 25% en España (2018: 25%), un 19% en el Reino Unido (2018: 19%) y un 12,5% en Irlanda (2018: 12,5%).

e Impuestos sobre nóminas y vuelos comerciales del Reino Unido

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

Millones de euros	2019	2018
Impuestos relacionados con el pago de nóminas	555	509
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) del Reino Unido	967	885
	1.522	1.394

f Factores que pueden afectar a cargos fiscales futuros

Diferencias temporarias no reconocidas - pérdidas

Millones de euros	2019	2018
Pérdidas fiscales por el impuesto sobre sociedades español y otras diferencias temporarias	47	47
Pérdidas de capital en el Reino Unido	335	316
Pérdidas de capital en Irlanda	25	25
Pérdidas fiscales por el impuesto sobre sociedades fuera de los países principales de operación del Grupo	249	210

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

Diferencias temporales no reconocidas - inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos fiscales diferidos en relación con los 2.959 millones de euros (2018: 2.826 millones de euros) de diferencias temporales relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o bien controla la reversión de estas diferencias temporales, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato o bien su reversión no tendría consecuencias fiscales.

Cambios de tipos de impuestos

Las reducciones del tipo impositivo del impuesto de sociedades británico hasta el 19% (efectivo desde el 1 de abril de 2017) y hasta el 18% (efectivo desde el 1 de abril de 2020) se promulgaron el 26 de octubre de 2015 y, una reducción adicional del tipo impositivo hasta el 17% (efectivo desde el 1 de abril de 2020) se promulgó el 6 de septiembre de 2016. Eso reducirá la carga fiscal corriente futura del Grupo. El impuesto diferido sobre diferencias temporales a 31 de diciembre de 2019 se ha calculado al tipo aplicable en el ejercicio en el que se prevé que se revertan dichas diferencias temporales.

g Pasivos contingentes relacionados con impuestos

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes, en todos los impuestos, que a 31 de diciembre de 2019 ascendían a 165 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 60 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Por lo tanto, el Grupo no considera adecuado realizar una provisión por estos importes. Incluido dentro de los pasivos contingentes relacionados con impuestos se encuentra lo siguiente:

Ganancias resultantes de la fusión

Tras las inspecciones fiscales relativas al periodo de 2011 a 2014, la Agencia Tributaria española dirigió a la Sociedad una valoración de liquidación del impuesto sobre sociedades relacionada con la fusión entre British Airways e Iberia en 2011. Esta valoración de liquidación asciende a 69 millones de euros y se traduce en un pasivo contingente de 90 millones de euros incluyendo los intereses devengados. Posteriormente, la Sociedad interpuso un recurso contra la propuesta de liquidación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central (TEAC). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de la Agencia Tributaria española. Tras esto, la Sociedad recurrió el fallo ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019. La Sociedad no espera que se celebre la vista en la Audiencia Nacional antes de 2021.

La Sociedad cuestiona los aspectos técnicos de la valoración de liquidación y el fallo del TEAC, tanto en lo que respecta al hecho de que se produjera una ganancia como a la cuantía de dicha ganancia. La Sociedad considera que tiene argumentos sólidos para fundamentar sus recursos. La Sociedad no considera adecuado provisionar estos importes y, por lo tanto, ha reconocido esta cuestión como un pasivo contingente.

10 Beneficios por acción

Millones de euros	2019	2018
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz por beneficios básicos	1.715	2.885
Gastos financieros sobre bonos convertibles	26	18
Beneficios diluidos atribuibles a accionistas de la matriz y beneficio diluido por acción	1.741	2.903

	2019 Número miles	2018 Número miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación ¹	1.984.073	2.021.622
Supuesto de conversión de bonos convertibles	59.398	72.944
Pagos pendientes basados en acciones a empleados con efectos dilutivos	22.305	18.515
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	2.065.776	2.113.081

Céntimos de €	2019	2018
Beneficio básico por acción	86,4	142,7
Beneficio diluido por acción	84,3	137,4

¹ En 2018 incluye 27 millones correspondientes al efecto medio ponderado de la compra de 66 millones de acciones propias en el marco del programa de recompra de acciones (nota 27).

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

11 Dividendos

Millones de euros	2019	2018
Dividendo declarado en efectivo		
Dividendo a cuenta en 2019 de 14,5 céntimos de euro por acción (2018: 14,5 céntimos de euro por acción)	288	288
Dividendo complementario en 2018 de 16,5 céntimos de euro por acción (2017: 14,5 céntimos de euro por acción)	327	295
Dividendo especial en 2018 de 35,0 céntimos de euro por acción	695	-
Dividendo propuesto en efectivo		
Dividendo complementario en 2019 de 17,0 céntimos de euro por acción	337	

El dividendo propuesto se distribuirá del beneficio neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019.

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

12 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2018	19.698	2.143	1.484	23.325
Altas	2.255	79	140	2.474
Bajas	(1.130)	-	(125)	(1.255)
Movimientos por cambio de divisas	(310)	(34)	(17)	(361)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	20.513	2.188	1.482	24.183
Adopción de la NIIF 16	4.783	735	23	5.541
Saldo a 1 de enero de 2019	25.296	2.923	1.505	29.724
Altas	3.946	67	147	4.160
Modificación de arrendamientos	128	94	-	222
Bajas	(1.319)	(85)	(71)	(1.475)
Reclasificaciones	44	-	(44)	-
Movimientos por cambio de divisas	1.287	163	68	1.518
Saldo a 31 de diciembre de 2019	29.382	3.162	1.605	34.149
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2018	9.465	1.040	974	11.479
Dotación	984	55	83	1.122
Bajas	(562)	-	(95)	(657)
Movimientos por cambio de divisas	(164)	(18)	(16)	(198)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	9.723	1.077	946	11.746
Adopción de la NIIF 16	1.053	1	2	1.056
Saldo a 1 de enero de 2019	10.776	1.078	948	12.802
Dotación	1.710	169	90	1.969
Bajas	(447)	(63)	(57)	(567)
Reclasificaciones	8	-	(8)	-
Movimientos por cambio de divisas	660	65	52	777
Saldo a 31 de diciembre de 2019	12.707	1.249	1.025	14.981
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2019	16.675	1.913	580	19.168
A 1 de enero de 2019	14.520	1.845	557	16.922
A 31 de diciembre de 2018	10.790	1.111	536	12.437

Análisis a 31 de diciembre de 2019

En propiedad	5.321	1.028	460	6.809
Activos por derecho de uso (nota 13)	9.746	774	68	10.588
Pagos por anticipado	1.525	110	52	1.687
Activos no utilizados	83	1	-	84
Inmovilizado material	16.675	1.913	580	19.168
Análisis a 31 de diciembre de 2018				
En propiedad	3.935	987	401	5.323
En arrendamientos financieros	5.695	4	68	5.767
Pagos por anticipado	1.069	118	65	1.252
Activos no utilizados	91	2	2	95
Inmovilizado material	10.790	1.111	536	12.437

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2019	2018
Inmuebles propios	560	448
Activos por derecho de uso (nota 13)	774	-
Mejoras en inmuebles arrendados > 50 años	321	330
Mejoras en inmuebles arrendados < 50 años	258	333
Inmuebles	1.913	1.111

A 31 de diciembre de 2019, había préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo garantizados con activos de flota con un valor neto contable de 325 millones de euros (2018: 467 millones de euros).

13 Arrendamientos

a Importes reconocidos en el Balance de situación consolidado

El inmovilizado material incluye los siguientes importes relacionados con activos por derecho de uso:

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2019 ¹	12.491	734	119	13.344
Altas	1.039	13	16	1.068
Modificaciones de arrendamientos	128	94	-	222
Bajas	(23)	-	-	(23)
Reclasificaciones ²	(290)	(4)	(16)	(310)
Movimientos por cambio de divisas	509	45	4	558
Saldo a 31 de diciembre de 2019	13.854	882	123	14.859
Depreciación				
Saldo a 1 de enero de 2019 ¹	3.056	-	36	3.092
Dotación	1.032	104	17	1.153
Bajas	(21)	-	-	(21)
Reclasificaciones ²	(123)	-	-	(123)
Movimientos por cambio de divisas	164	4	2	170
Saldo a 31 de diciembre de 2019	4.108	108	55	4.271
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2019	9.746	774	68	10.588
A 1 de enero de 2019	9.435	734	83	10.252

1 El valor neto contable de los activos por derecho de uso reconocidos a 1 de enero de 2019 incluye 5.767 millones de euros relacionados con activos que se encontraban bajo arrendamiento financiero previamente a la adopción de la NIIF 16 (desglosados entre 7.793 millones de euros de coste y 2.026 millones de euros de depreciación acumulada). En 2018, el Grupo reconoció activos por arrendamientos y pasivos por arrendamientos relacionados con arrendamientos que estaban clasificadas como "arrendamientos financieros" bajo la NIC 17 "arrendamientos". Los activos se presentaron en el inmovilizado material y los pasivos por arrendamientos en las deudas a largo plazo del Grupo.

2 Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 187 millones de euros de activos por derecho de uso a inmovilizado material en propiedad en el momento del cese de los arrendamientos respectivos.

Las deudas financieras remuneradas a largo plazo incluyen los siguientes importes relacionados con pasivos por arrendamientos:

Millones de euros	2019
Pasivos por arrendamientos financieros a 31 de diciembre de 2018	5.928
Adopción de la NIIF 16 a 1 de enero de 2019	5.195
Altas	1.017
Modificaciones de arrendamientos	182
Amortizaciones	(1.941)
Gastos por intereses	489
Movimientos por cambio de divisas	176
Pasivos por arrendamientos a 31 de diciembre de 2019	11.046
Corriente	1.694
No corriente	9.352

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados consolidada

Millones de euros	2019
<i>Importes no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamientos</i>	
Pagos por arrendamientos variables	28
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	74
Gastos relacionados con arrendamientos de activos de bajo valor, excluidos los arrendamientos a corto plazo de activos de bajo valor	1
<i>Importes clasificados como gasto por el reconocimiento de activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos</i>	
Gastos por intereses sobre pasivos por arrendamientos	489
Ganancia derivada de operaciones de venta y posterior arrendamiento	(1)
Dotación por depreciación	1.153

c Importes reconocidos en el Estado de flujos de caja consolidado

El Grupo tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por valor de 2.057 millones de euros en 2019.

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuros (no descontados) a 31 de diciembre de 2019, para los cuáles no se ha reconocido ningún importe, relacionados con 787 millones de euros por arrendamientos que aún no han comenzado, pero con los que el Grupo está comprometido.

d Perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos

El perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos se detalla en la nota 25e.

e Compromisos de arrendamiento operativo

Desde el 1 de enero de 2019 el Grupo ha reconocido activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos para los arrendamientos que ha suscrito (excepto aquellos de corto plazo y bajo valor) y por lo tanto ya no presenta sus compromisos de arrendamiento operativo. Habiendo adoptado el enfoque de transición retrospectiva modificada para la aplicación de la NIIF 16, el Grupo ha continuado presentando la información financiera comparativa para los pagos agregados, para los cuáles a 31 de diciembre hubo los siguientes compromisos de arrendamientos operativos:

Millones de euros	2018		
	Flota	Inmuebles y equipo	Total
En el plazo de un año	975	148	1.123
Entre uno y cinco años	3.049	362	3.411
Más de cinco años	2.235	1.895	4.130
Total	6.259	2.405	8.664

f Obligaciones por arrendamientos financieros

Tras la adopción de la NIIF 16, aquellos arrendamientos que previamente se reconocían como arrendamientos financieros fueron reclasificados a activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos y se incluyen en la sección (a) de esta nota. De esta forma, el Grupo ya no presenta sus obligaciones por arrendamientos financieros. Habiendo aplicado el enfoque de transición retrospectiva modificada para la implementación de la NIIF 16, el Grupo ha continuado presentando la información financiera comparativa para los pagos agregados, para los cuáles los pagos futuros mínimos de arrendamiento son:

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

g Opciones de prórroga

El Grupo tiene ciertos arrendamientos que contienen opciones de prórroga que pueden ser ejercidos por el Grupo antes de la finalización del periodo no cancelable del contrato. Cuando sea posible, el Grupo busca incluir opciones de prórroga en arrendamientos nuevos que proporcionen flexibilidad operativa. Al comienzo del arrendamiento, el Grupo evalúa si es razonablemente probable que se ejerciten las opciones de prórroga.

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2019, para los cuáles no se ha reconocido ningún importe, de 871 millones de euros por opciones de prórroga posibles, ya que no existe certeza razonable de que estos arrendamientos vayan a ser prorrogados.

14 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 12.830 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 10.831 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, y por tanto están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

Los compromisos existentes comprenden 12.673 millones de euros para la adquisición de 34 Airbus A320 (entre 2020 y 2022), 45 Airbus A321 (entre 2020 y 2024), un Airbus A330 (en 2020), 33 Airbus A350 (entre 2020 y 2024), cuatro Boeing 777-300 (en 2020), 18 Boeing 777-9 (entre 2022 y 2025) y 12 Boeing 787-10 (entre 2020 y 2023).

15 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro

a Inmovilizado inmaterial

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Software	Otros	Total
Coste							
Saldo a 1 de enero de 2018	596	451	253	1.519	948	128	3.895
Altas	-	-	-	55	195	105	355
Bajas	-	-	-	-	(14)	(20)	(34)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	-	-	(15)	(13)	(2)	(31)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	595	451	253	1.559	1.116	211	4.185
Altas	-	-	-	5	232	120	357
Bajas	-	-	-	-	(28)	(55)	(83)
Movimientos por cambio de divisas	3	-	-	52	56	6	117
A 31 de diciembre de 2019	598	451	253	1.616	1.376	282	4.576
Amortización y deterioro							
Saldo a 1 de enero de 2018	249	-	-	101	475	52	877
Dotación	-	-	-	6	123	3	132
Bajas	-	-	-	-	(13)	-	(13)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(1)	(8)	-	(9)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	249	-	-	106	577	55	987
Dotación	-	-	-	6	131	5	142
Bajas	-	-	-	-	(28)	-	(28)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	3	30	-	33
A 31 de diciembre de 2019	249	-	-	115	710	60	1.134
Valor neto contable							
A 31 de diciembre de 2019	349	451	253	1.501	666	222	3.442
A 31 de diciembre de 2018	346	451	253	1.453	539	156	3.198

1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera de la UE de 94 millones de euros (2018: 100 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil restante de estos derechos de aterrizaje es de 15 años.

b Prueba de deterioro

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

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2019					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2019	46	767	-	-	813
Movimientos por cambio de divisas	3	49	-	-	52
A 31 de diciembre de 2019	49	816	-	-	865
Vueling					
A 1 de enero de 2019	28	89	35	-	152
Altas	-	5	-	-	5
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	28	94	35	-	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	272	62	110	-	444
Avios					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	-	-	-	253	253
Otras UGE					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	-	12	-	-	12
A 31 de diciembre de 2019	349	1.407	451	253	2.460

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

Base de cálculo del importe recuperable

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

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

Cada año las compañías operativas relevantes preparan y aprueban planes de negocio a cinco años y el Consejo de Administración aprueba el Plan de negocios a tres años en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja del Plan 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

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

Por ciento	2019				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Avios
Margen operativo ¹	15	10-15	10-14	13-15	20-23
Crecimiento medio anual de los AKO	2-4	3	1-5	2-11	n/a ²
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,2	1,8	1,5	1,8	1,8
Tasa de descuento antes de impuestos	8,0	9,1	9,4	8,0	8,5

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

1 El Grupo adoptó la NIIF 16 desde el 1 de enero de 2019, momento en el que se reconoció el activo por derecho de uso y se depreció a lo largo del plazo previsto de arrendamiento a través de los gastos de las operaciones. Por consiguiente, a partir de 2019 el Grupo ha determinado que el margen operativo es la hipótesis clave.

2 El margen operativo (2018: margen operativo ajustado por arrendamientos) para el programa de fidelización Avios no se ajusta por arrendamientos de aviones. La hipótesis de crecimiento anual de los AKO no es aplicable a Avios, que opera su negocio con socios tanto dentro como fuera de IAG.

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

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

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

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

Resumen de los resultados

En 2019, la Dirección evaluó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables. Las sensibilidades se han considerado para cada UGE. La reducción de las tasas de crecimiento a largo plazo a cero, el aumento de 4 puntos de las tasas de descuento antes de impuestos y el incremento del 40% del precio del combustible no se traducen en ningún deterioro.

16 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2019 se desglosan en la sección sobre inversiones del Grupo.

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

El 28 de agosto de 2018, British Airways ejerció su opción para reembolsar los 300 millones de euros de valores preferentes de interés fijo al 6,75% que previamente se había clasificado como socios externos. El importe total de los socios externos a 31 de diciembre de 2019 es 6 millones de euros (2018: 6 millones de euros).

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

b Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

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

Millones de euros	2019	2018
Total activo	122	113
Total pasivo	(92)	(77)
Ingresos	112	75
Beneficio del ejercicio	6	5

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

Millones de euros	2019	2018
Al inicio del ejercicio	31	30
Participación en beneficios retenidos	6	5
Dividendos recibidos	(5)	(2)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	(2)
	31	31

A 31 de diciembre de 2019, no hay restricciones en la habilidad de las empresas asociadas o negocios conjuntos de transferir fondos a la entidad matriz, y no existen pasivos contingentes relacionados.

A 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

17 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2019	2018
Valores cotizados		
Comair Limited	10	17
Valores no cotizados	72	63
	82	80

El crédito relacionado con Otras inversiones en patrimonio fue de 3 millones de euros (2018: 5 millones de euros).

18 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2019	2018
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	2.368	1.695
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(113)	(98)
Deudores comerciales netos	2.255	1.597
Pagos anticipados e ingresos devengados	1.040	823
Otros deudores no comerciales	274	352
	3.569	2.772
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados e ingresos devengados	258	298
Otros deudores no comerciales	15	11
	273	309

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

Millones de euros	2019	2018
Al inicio del ejercicio	98	63
Provisión durante el ejercicio	22	36
Reversión	(1)	(2)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(8)	1
Movimientos por cambio de divisas	2	-
	113	98

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2018: 30 días).

El desglose del riesgo crediticio por vencimiento de deudores comerciales es el siguiente:

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-60 días	>60 días
Deudores comerciales	1.411	198	208	551
Pérdidas crediticias previstas	0,03%	0,16%	0,01%	20,10%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	-	-	112

A 31 de diciembre de 2018

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

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

Millones de euros	2019	2018
Efectivo en bancos y en caja	2.320	2.453
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	1.742	1.384
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.062	3.837
Otros depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	2.621	2.437
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	6.683	6.274

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

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2018: cero).

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

A 31 de diciembre de 2019, Aer Lingus tenía 41 millones de euros de efectivo restringido (2018: 42 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

a Deuda neta

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

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2019	Ajuste al saldo inicial por la NIIF 16	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Arrendamientos nuevos y modificaciones	Otros movimientos distintos de efectivo	Saldo a 31 de diciembre de 2019
Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	1.581	-	1.556	(12)	-	83	3.208
Pasivos por arrendamientos	5.928	5.195	(1.507)	176	1.199	55	11.046
Deudas por actividades de financiación	7.509	5.195	49	164	1.199	138	14.254
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(3.837)	-	(85)	(140)	-	-	(4.062)
Otros depósitos remunerados a corto plazo	(2.437)	-	(103)	(81)	-	-	(2.621)
	1.235	5.195	(139)	(57)	1.199	138	7.571

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

20 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2019	2018
Acreedores comerciales	2.311	2.079
Otros acreedores	1.099	1.007
Otros impuestos y seguridad social	271	332
Devengos e ingresos anticipados	663	541
	4.344	3.959

Periodo medio de pago a proveedores - Compañías españolas del Grupo

Días	2019	2018
Periodo medio de pago a proveedores	33	37
Ratio de operaciones pagadas	32	33
Ratio de operaciones pendientes de pago	43	119

Millones de euros	2019	2018
Total pagos realizados	7.165	6.306
Total pagos pendientes	114	317

21 Ingresos diferidos por venta de billetes

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 1 de enero de 2019	1.769	3.066	4.835
Cambios en los supuestos	6	(20)	(14)
Efectivo recibido de clientes	-	23.029	23.029
Emisión de puntos de fidelización a clientes	844	47	891
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ¹²	(805)	(22.691)	(23.496)
Movimientos por cambio de divisa	103	138	241
Saldo a 31 de diciembre de 2019	1.917	3.569	5.486

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

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

2 Dentro de los ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados se reconoce una cantidad de 3.361 millones de euros previamente registrada como ingresos diferidos a 31 de diciembre de 2018.

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

22 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2019	2018
Acreedores comerciales no corrientes	6	6
Devengos e ingresos diferidos	65	192
	71	198

23 Deudas a largo plazo

a Corrientes

Millones de euros	2019	2018
Préstamos bancarios y otros	75	153
Pasivos por financiación de activos	74	-
Pasivos por arrendamientos (2018: Pasivos por arrendamientos financieros)	1.694	723
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	1.843	876

b No corrientes

Millones de euros	2019	2018
Préstamos bancarios y otros	1.879	1.428
Pasivos por financiación de activos	1.180	-
Pasivos por arrendamientos (2018: Pasivos por arrendamientos financieros)	9.352	5.205
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	12.411	6.633

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2028. Existen préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo por importe de 266 millones de euros (2018: 354 millones de euros) garantizados por activos de flota con un valor neto contable de 325 millones de euros (2018: 467 millones de euros) (nota 12). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por aeronaves asociadas o inmovilizado material.

En julio de 2019, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.000 millones de euros; 500 millones de euros a un interés fijo del 0,50% con vencimiento en 2023 y 500 millones de euros a un interés fijo del 1,50% con vencimiento en 2027.

Durante el ejercicio el Grupo amortizó anticipadamente la totalidad de los bonos convertibles por valor de 500 millones de euros con un interés del 0,25% y con vencimiento en 2020.

c Deudas financieras a largo plazo

Millones de euros	2019	2018
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.843	876
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	12.411	6.633
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	14.254	7.509

d Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2019	2018
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 0,50% con vencimiento en 2023 ¹	497	-
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 1,50% con vencimiento en 2027 ¹	496	-
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 ²	470	460
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ³	226	252
200 millones de euros de bonos sin garantía a tipo fijo ⁴	136	175
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses sin garantía a tipo fijo ⁵	71	43
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo garantizados por aeronaves ⁶	40	53
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ⁷	18	13
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,25% con vencimiento en 2020 ⁸	-	482
Préstamo sindicado a tipo variable en euros garantizado por inversiones ⁹	-	99
Préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable garantizados por aeronaves ¹⁰	-	4
	1.954	1.581
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	(75)	(153)
	1.879	1.428

- En julio de 2019, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.000 millones de euros; 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2023 y 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2027. Los bonos devengan intereses a tipo fijo del 0,5% y del 1,5% anual respectivamente, pagaderos a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 99,417% y al 98,803% del principal respectivamente y, salvo que se hayan amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizarán al 100% del principal en sus fechas de vencimiento respectivas.
- Bono sénior no garantizado convertible en acciones ordinarias de IAG y emitido por el Grupo en noviembre de 2015 de 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vence en 2022. El Grupo mantiene una opción para reembolsar el bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El bono incorpora protección de dividendos, y un total de 40.306.653 opciones relacionadas con este bono continuaban pendientes de liquidación a 31 de diciembre de 2019.
- Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 0,13% y el 1,10%. Los préstamos son reembolsables entre 2024 a 2027.
- 200 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo con un cupón entre el 3,5% y el 3,75% reembolsables entre 2022 y 2027.
- El préstamo hipotecario en dólares estadounidenses no garantizado a tipo fijo devenga intereses a tipos entre el 1,98% y el 2,86%. El préstamo es reembolsable en 2023.
- Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan interés del 5,20%. Los préstamos son reembolsables en 2022.
- Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan intereses entre el cero y el 5,68% y son reembolsables entre 2020 y 2028.
- Bono sénior no garantizado convertible en acciones ordinarias de IAG y emitido por el Grupo en noviembre de 2015 de 500 millones de euros a tipo fijo del 0,25% generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vencía en 2020. El Grupo mantenía una opción para reembolsar el bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El Grupo ejerció su opción para reembolsar el bono anticipadamente en julio de 2019 sin que hubiera conversión en acciones ordinarias.
- El préstamo sindicado en euros a tipo variable estaba garantizado por inversiones específicas del Grupo y devengaba un interés del 1,375% sobre el EURIBOR a 3 meses. El préstamo se amortizó en 2019.
- Los préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable estaban garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengaban interés al 0,81%. Los préstamos se amortizaron en 2019.

e Total préstamos, pasivos por financiación de activos y pasivos por arrendamientos

Millones	2019	2018
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$79	\$49
Euros	€380	€364
Libras esterlinas	-	£4
Yuanes chinos	CNY 314	CNY 422
	€491	€465
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.463	€1.116
	€1.463	€1.116
Pasivos por financiación de activos		
Dólares estadounidenses	\$996	-
Euros	€319	-
Yenes japoneses	¥4.867	-
	€1.254	-
Pasivos por arrendamientos (2018: Arrendamientos financieros)		
Dólares estadounidenses	\$8.408	\$3.259
Euros	€2.142	€2.308
Yenes japoneses	¥77.984	¥77.379
Libras esterlinas	£597	£134
	€11.046	€5.928
	€14.254	€7.509

24 Provisiones

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2019	1.359	693	591	112	72	2.827
Transición a la NIIF 16	120	-	-	-	-	120
Valor neto contable a 1 de enero de 2019	1.479	693	591	112	72	2.947
Reclasificaciones	-	-	-	-	(31)	(31)
Provisiones registradas durante el ejercicio	395	26	133	34	110	698
Utilizadas durante el ejercicio	(224)	(180)	(76)	(58)	(50)	(588)
Reversión de importes no utilizados	(28)	(21)	(2)	(9)	(7)	(67)
Actualización de descuento	14	4	18	1	-	37
Movimientos por cambio de divisas	39	6	-	2	4	51
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2019	1.675	528	664	82	98	3.047
Desglose:						
Corrientes	259	202	58	46	66	631
No corrientes	1.416	326	606	36	32	2.416
	1.675	528	664	82	98	3.047

Provisiones para grandes reparaciones

La provisión para gastos por grandes reparaciones se mantiene a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento y devolución de aeronaves mantenidas en virtud de arrendamiento. La provisión incluye también un importe relacionado con terrenos y edificios arrendados cuando el contrato exige costes de reparación al finalizar el arrendamiento. Estos costes se capitalizan dentro de los activos por derecho de uso. Esta es una provisión a largo plazo en naturaleza, que cubre típicamente la duración del activo arrendado, que para aeronaves es de hasta 12 años.

Provisiones por reestructuración

El Grupo también reconoce una provisión para planes de despido voluntario. Parte de esa provisión está relacionada con el programa de despido colectivo, dentro del Plan de Transformación de Iberia, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El importe de la provisión se ha determinado por medio de una valoración actuarial realizada por actuarios independientes y basada en los mismos supuestos que los utilizados para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto la tasa de descuento, que en este caso fue del 0,00%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos nueve años. La provisión de reestructuración también incluye una provisión reconocida en 2018 relacionada con planes de reestructuración en British Airways. Los pagos relacionados con esta provisión se realizarán durante un máximo de cinco años.

A 31 de diciembre de 2019, 513 millones de euros de esta provisión estaban relacionados con programas de despidos colectivos (2018: 682 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

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

El Grupo reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que, reuniendo ciertas condiciones, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación o se jubila anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos lleguen a la edad reglamentaria de jubilación, y se reconoció una provisión inicial al efecto basada en una valoración actuarial. La provisión fue revisada a 31 de diciembre de 2019 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento consistente con el índice iBoxx del 0,59% y del 0,00% (2018: índice iBoxx del 1,59% y 0,39%) en función de si los empleados están en la actualidad en activo o no, las tablas de mortalidad PERM/F-2000P y una subida anual del IPC asumida del 1,50%. Esta provisión es principalmente a largo plazo. La cantidad relacionada con esta provisión fue 600 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (2018: 523 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales

Provisiones para demandas judiciales incluye:

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

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

Otras provisiones

Otras provisiones incluyen una provisión en relación al Sistema de Comercio de Emisiones, que representa el exceso de emisiones de CO₂ en los vuelos dentro de la UE por encima de los Derechos de Emisión otorgados.

Las reclasificaciones desde otras provisiones corresponden al traslado de la provisión derivada de los costes que el Grupo asume en relación con las indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos a la partida de devengos e ingresos diferidos dentro de acreedores comerciales.

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

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

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

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

a Riesgo de precios del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. La estrategia de gestión del riesgo relacionado con los precios del combustible tiene como objetivo proteger al Grupo frente a incrementos repentinos e importantes de los precios del petróleo, garantizando al mismo tiempo que el Grupo no se encuentre en una situación de desventaja competitiva en caso de que el precio descienda de forma sustancial. Las Políticas de Tesorería del Grupo determinan una serie de instrumentos derivados aprobados en mercados OTC (*Over the counter*) que pueden ser contratados con contrapartes aprobadas.

La estrategia del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible para los próximos tres años dentro de los perfiles de coberturas aprobados.

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

2019			2018		
Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
30	-	1.774	30	-	1.613
(30)	-	(1.824)	(30)	(3)	(1.695)

b Riesgo de tipos de cambio

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

El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante los riesgos de divisa. La posición corta operativa en dólares estadounidenses está sujeta a la misma estructura de gobierno que la estrategia de cobertura de combustible descrita anteriormente. La estrategia del Grupo es cubrir una parte de la exposición hasta los siguientes tres años, conforme al perfil de cobertura aprobado.

Cada compañía operadora cubre los activos y pasivos netos del balance en dólares estadounidenses mediante un programa de coberturas renovables usando varios instrumentos derivados para minimizar la volatilidad de las pérdidas y ganancias como consecuencia de la nueva valoración de estas partidas en su moneda funcional. British Airways utiliza sus pagos de deuda en euros, yenes japoneses y yuanes chinos como cobertura de los ingresos futuros en euros, yenes japoneses y yuanes chinos.

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

	Subida/(descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2019	10 (10)	22 -	388 (365)	10 (10)	(23) 20	(178) 171	10 (10)	(1) 2	(58) 58
2018	10 (10)	(16) 18	(9) 91	10 (10)	(40) 41	262 (273)	10 (10)	(6) 1	(54) 54

c Riesgo de tipos de interés

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

El riesgo de tipos de interés sobre los préstamos 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. Habiendo tenido en cuenta el impacto de esos derivados, un 88% de los préstamos tomados por el Grupo fueron a tipo fijo y un 12% a tipo variable.

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

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

	Subida/(descenso) del tipo de interés estadounidense Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de interés europeo Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo de interés en libras esterlinas Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2019	50 (50)	- -	19 (19)	50 (50)	(2) 2	16 (13)	50 (50)	2 (2)	- -
2018	50 (50)	(1) 1	20 (20)	50 (50)	2 (2)	16 (25)	50 (50)	2 (2)	- -

d Riesgo de contrapartida

El Grupo está expuesto al riesgo de contrapartida en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros a recibir. El Grupo aplica políticas y procedimientos para controlar el riesgo asignando límites a cada contraparte según su exposición y por compañía operativa. Las exposiciones al nivel de la actividad se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contrapartida se revisa periódicamente utilizando la información de mercado disponible.

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

A 31 de diciembre de 2019, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por la tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por la tesorería asignados por región	
	2019	2018
Reino Unido	41%	42%
España	3%	-
Irlanda	3%	3%
Resto de la zona euro	30%	33%
Resto del mundo	23%	22%

e Riesgo de liquidez

El Grupo invierte su efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos monetarios, eligiendo para ello instrumentos con vencimientos o liquidez adecuados con el fin de conservar un margen suficiente que le permita generar fácilmente las entradas de efectivo necesarias para gestionar el riesgo de liquidez. El Grupo también ha contratado líneas de crédito renovables.

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo tenía líneas de crédito renovables no utilizadas por valor de 13 millones de euros (2018: 11 millones de euros). El Grupo mantenía líneas de mercado monetario no utilizadas y no comprometidas de cero euros (2018: 28 millones de euros).

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

Millones	2019	
	Divisa	Equivalencia en euros
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre febrero y octubre de 2020	€129	129
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en diciembre de 2021	\$652	587
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2020	\$1.330	1.196

Millones	2018	
	Divisa	Equivalencia en euros
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y junio de 2020	€131	131
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en diciembre de 2021	\$1.164	1.024
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2022	\$1.044	918

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

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses				Más de 5 años	Total 2019
		De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años		
Deudas financieras remuneradas:							
Pasivos por financiación de activos	(56)	(49)	(95)	(289)	(988)	(1.477)	
Pasivos por arrendamientos	(1.073)	(957)	(1.753)	(4.505)	(6.289)	(14.577)	
Préstamos a tipo fijo	(20)	(31)	(46)	(1.158)	(599)	(1.854)	
Préstamos a tipo variable	(13)	(17)	(30)	(110)	(67)	(237)	
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.881)	-	1	-	-	(3.880)	
Instrumentos financieros derivados (activos):							
Swaps de tipo de interés	1	1	1	2	-	5	
Contratos a plazo	115	116	157	96	-	484	
Derivados de combustible	66	25	12	2	-	105	
Instrumentos financieros derivados (pasivos):							
Swaps de tipo de interés	(9)	(19)	(18)	(22)	(1)	(69)	
Contratos a plazo	(47)	(43)	(62)	(86)	-	(238)	
Derivados de combustible	(61)	(73)	(90)	(11)	-	(235)	
A 31 de diciembre de 2019	(4.978)	(1.047)	(1.923)	(6.081)	(7.944)	(21.973)	

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

f Compensación de activos y pasivos financieros

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

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

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance	Importe neto
A 31 de diciembre de 2019					
Activos financieros					
Activos financieros derivados	550	42	592	(9)	583
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	580	(42)	538	(9)	529

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance	Importe neto
A 31 de diciembre de 2018					
Activos financieros					
Activos financieros derivados	363	13	376	(7)	369
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	1.092	(13)	1.079	(7)	1.072

g Gestión del riesgo de capital

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

El Grupo monitoriza el capital en base a la ratio de deuda neta / EBITDA. A 31 de diciembre de 2019, la deuda neta / EBITDA era de 1,4 veces (2018 proforma: 1,2 veces). La definición y el cálculo de esta medida de rendimiento está incluida en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

En el análisis financiero se presentan más detalles sobre liquidez y recursos de capital, junto con la gestión de riesgos de capital.

26 Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre de 2019	Activos financieros				Activos no financieros	Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
Millones de euros						
Activos no corrientes						
Otras inversiones en patrimonio	-	82	-	-		82
Instrumentos financieros derivados	-	-	268	-		268
Otros activos no corrientes	133	-	-	140		273
Activos corrientes						
Deudores comerciales	2.255	-	-	-		2.255
Otros activos corrientes	414	-	-	900		1.314
Instrumentos financieros derivados	-	-	324	-		324
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.621	-	-	-		2.621
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.062	-	-	-		4.062

A 31 de diciembre de 2019	Pasivos financieros				Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
Millones de euros						
Pasivos no corrientes						
Pasivos por arrendamientos	9.352	-	-	-		9.352
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	3.059	-	-	-		3.059
Instrumentos financieros derivados	-	-	286	-		286
Otros pasivos a largo plazo	12	-	-	59		71
Pasivos corrientes						
Pasivos por arrendamientos	1.694	-	-	-		1.694
Componente corriente de la deuda a largo plazo	149	-	-	-		149
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.881	-	-	463		4.344
Instrumentos financieros derivados	-	-	252	-		252

A 31 de diciembre de 2018	Activos financieros				Activos no financieros	Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
Millones de euros						
Activos no corrientes						
Otras inversiones en patrimonio	-	80	-	-		80
Instrumentos financieros derivados	-	-	221	-		221
Otros activos no corrientes	154	-	-	155		309
Activos corrientes						
Deudores comerciales	1.597	-	-	-		1.597
Otros activos corrientes	444	-	-	731		1.175
Instrumentos financieros derivados	-	-	155	-		155
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.437	-	-	-		2.437
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.837	-	-	-		3.837

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

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 de la naturaleza de los datos utilizados al determinar los valores razonables y utilizan los siguientes métodos e hipótesis:

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados 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 de balance) para determinar el valor razonable de las inversiones en activos cotizados clasificadas como participaciones accionariales y deudas financieras remuneradas cotizadas.

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

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

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 31 de diciembre de 2019 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	10	-	72	82	82
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	1	-	1	1
Contratos de divisa a plazo ¹	-	488	-	488	488
Derivados de combustible ¹	-	103	-	103	103
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	1.623	-	1.623	1.254
Préstamos a tipo fijo	1.640	136	-	1.776	1.728
Préstamos a tipo variable	-	226	-	226	226
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	67	-	67	67
Contratos de divisas a plazo ²	-	240	-	240	240
Derivados de combustible ²	-	231	-	231	231

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 324 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 252 millones de euros.

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

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

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

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

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

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

c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	2019	2018
Saldo inicial del ejercicio	63	56
Altas	6	8
Movimientos por cambio de divisas	3	(1)
Saldo final del ejercicio	72	63

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2019, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

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

Los importes incluidos en el patrimonio así como los periodos en los que se espera que ocurran los flujos de efectivo relacionados se resumen a continuación:

(Ganancias)/pérdidas relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en patrimonio Millones de euros	2019	2018
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	141	682
Contratos futuros de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	(80)	(216)
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	113	933
Contratos de derivados sobre tipos de interés ¹	72	34
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ¹	355	22
	601	1.455
Gastos por impuesto	(94)	(267)
Importe total incluido en patrimonio neto	507	1.188

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

Los importes nominales de instrumentos financieros significativos usados como instrumentos de cobertura de flujos de caja se detallan a continuación:

Importes del principal nominales Millones de euros	Rango Cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Total a 31 de diciembre de 2019
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,17-1,51	3.493	1.810	1.359	6.662
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	0,74-1,39	1.397	1.091	483	2.971

1 Representa el valor del elemento cubierto.

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

1 Representa el valor del elemento cubierto.

Los movimientos en el Estado del resultado global en relación a coberturas de flujos de caja se detallan a continuación:

A 31 de diciembre de 2019 Millones de euros	(Ganancias)/ pérdidas reconocidas en Estado de resultado global ¹	(Ganancias)/ pérdidas relacionadas con ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados ²	Total (ganancias)/ pérdidas reconocidas	Ganancias/ (pérdidas) reclasificadas en la Cuenta de resultados	Ganancias/ (pérdidas) reclasificadas en el Balance de situación
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	(106)	-	(106)	(20)	-
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	20	-	20	99	7
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	(622)	8	(614)	(178)	-
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	56	-	56	(11)	-
Instrumentos a los que no se aplica la contabilidad de coberturas	(38)	-	(38)	(54)	-
	(690)	8	(682)	(164)	7

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

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

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

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

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

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable significativas a 31 de diciembre de 2019 y 2018.

27 Capital social, prima de emisión y autocartera

Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
A 1 de enero de 2018: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	2.057.990	1.029	6.022
Cancelación de acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	(65.957)	(33)	-
A 1 de enero de 2019: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	1.992.033	996	6.022
Dividendo especial en 2018 de 0,35 euros por acción			(695)
A 31 de diciembre de 2019	1.992.033	996	5.327

Durante el ejercicio se entregaron un total de 1,0 millón de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2019 el Grupo tenía 7,7 millones de acciones (2018: 8,7 millones), que representaban el 0,39% del capital social emitido de la Compañía.

Durante 2018, IAG ejecutó un plan de recompra de acciones por 500 millones de euros en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas. El programa se ejecutó entre mayo y octubre de 2018, y durante ese tiempo, IAG compró y posteriormente canceló 65.956.660 acciones ordinarias.

28 Pagos basados en acciones

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

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

El Plan de Participación en Resultados (PSP) de IAG está dirigido a ejecutivos sénior y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Desde 2015, las adjudicaciones se realizaron como opciones a coste cero, y también tenían un periodo adicional de dos años de espera tras el final del periodo de rendimiento, antes de que ocurra la consolidación. Las adjudicaciones concedidas desde 2015 se consolidarán en un tercio si se alcanzan los objetivos de rendimiento TSR (*Total Shareholder Returns*) fijada por IAG con respecto al *MSCI European Transportation Index*, un tercio si se alcanzan los objetivos de beneficios por acción y un tercio si se alcanzan los objetivos de Rentabilidad sobre el Capital Invertido (RoIC).

b Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG (IAG Incentive Award Deferral Plan)

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

c Resumen de planes de pagos basados en acciones

	Saldos pendientes a 1 de enero de 2019 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones ejercitadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2019 Miles	Consolidadas y ejercitables a 31 de diciembre de 2019 Miles
Planes de Participación en Resultados	16.549	6.456	(3.783)	(44)	19.178	52
Planes de Diferimiento de Incentivos	4.238	2.113	(213)	(1.665)	4.473	17
	20.787	8.569	(3.996)	(1.709)	23.651	69

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

	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	35	35
Volatilidad prevista del grupo comparativo (%)	20	20
Correlación prevista del comparativo (%)	55	60
Vida prevista de las opciones (años)	4,8	4,6
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (£)	5,67	6,91
Valor razonable medio ponderado (£)	1,93	4,01

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

El Grupo reconoció un cargo por pagos basados en acciones de 34 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 (2018: 31 millones de euros).

29 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Otras reservas							Total otras reservas	Socios externos ⁷
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Valor temporal de las opciones ²	Conversión de moneda ³	Efecto de patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶		
A 1 de enero de 2019	3.324	(1.138)	10	(136)	101	(2.467)	70	(236)	6
Adopción de la NIIF 16	(554)	8	(4)	-	-	-	-	(550)	-
Beneficio del ejercicio	1.715	-	-	-	-	-	-	1.715	-
Otro resultado global del ejercicio									
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:									
Ingresos de pasaje	-	55	-	-	-	-	-	55	-
Gastos de combustible	-	106	-	-	-	-	-	106	-
Diferencias de tipo de cambio	-	(26)	-	-	-	-	-	(26)	-
Gastos financieros	-	6	-	-	-	-	-	6	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	540	-	-	-	-	-	540	-
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	(8)	-	-	-	-	-	(8)	-
Variación neta en el valor razonable del coste de las coberturas	-	-	68	-	-	-	-	68	-
Coste de las coberturas reclasificadas y registradas en beneficio neto	-	-	(10)	-	-	-	-	(10)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	296	-	-	-	296	-
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(788)	-	-	-	-	-	-	(788)	-
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	(7)	(4)	-	-	-	-	(11)	-
Coste del pago basado en acciones	33	-	-	-	-	-	-	33	-
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(14)	-	-	-	-	-	-	(14)	-
Dividendo	(615)	-	-	-	-	-	-	(615)	-
Amortización del bono convertible	38	-	-	-	(39)	-	-	(1)	-
A 31 de diciembre de 2019	3.139	(464)	60	160	62	(2.467)	70	560	6

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

- 1 Las pérdidas y ganancias no realizadas registran las variaciones del valor razonable de inversiones de patrimonio y el componente de la ganancia o pérdida sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de caja que se considera cobertura eficiente.
- 2 La reserva de valor temporal de las opciones registra las variaciones del valor razonable en el coste de cobertura.
- 3 La reserva de conversión de moneda registra las diferencias de cambio resultantes de la conversión de los estados financieros de las filiales e inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra en esta reserva se ve afectado por las fluctuaciones del tipo de cambio de la libra esterlina al euro.
- 4 La reserva por el efecto en patrimonio del bono convertible representa el componente de patrimonio de los bonos convertibles emitidos. A 31 de diciembre de 2019, estaba relacionado con los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% de bonos convertibles (nota 23). En 2019 el Grupo ejerció su opción de amortizar anticipadamente el bono convertible de 500 millones de euros al tipo fijo del 0,25% sin que se produjera conversión alguna a acciones ordinarias.
- 5 La reserva de fusión se originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).
- 6 La reserva por capital amortizado representa el valor nominal de la reducción del capital social en relación con las acciones canceladas.
- 7 El 28 de agosto de 2018, British Airways ejerció su opción de reembolsar sus 300 millones de euros de valores preferentes de interés fijo al 6,75% que previamente se habían clasificado como socios externos. El valor total de los socios externos a 31 de diciembre de 2019 es de 6 millones de euros (2018: 6 millones de euros).

30 Obligaciones por prestaciones al personal

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

Planes de aportación definida

El Grupo gestiona una serie de planes de aportación definida para sus empleados.

Los costes reconocidos con respecto a planes de aportación definida en España, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 fueron de 262 millones de euros (2018: 214 millones de euros).

Planes de prestación definida

APS y NAPS

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el *Airways Pension Scheme* (APS) y el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros. NAPS se cerró a devengos futuros el 31 de marzo de 2018, lo que produjo una reducción de las obligaciones por prestaciones definidas. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los partícipes se incrementarán anualmente por la inflación hasta un 5% anual (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). En el marco del cierre de NAPS a devengos futuros de prestaciones en 2018, British Airways acordó realizar ciertos pagos de transición adicionales a los partícipes de NAPS si el déficit se había reducido más de lo previsto en las fechas de valoración de 2018 o 2021. La valoración de 2018 no ha dado lugar a ningún pago y no se ha constituido ninguna provisión para dichos pagos tras la valoración de 2021 en la valoración de las obligaciones por prestaciones definidas.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984. 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.

Como ya se anunció en ejercicios anteriores, el Administrador de APS ha propuesto un incremento adicional discrecional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago para el año finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways recurrió la decisión e inició procesos legales para determinar la legitimidad del aumento discrecional. El Alto Tribunal emitió una sentencia en mayo de 2017, en el que falló que el Administrador tenía potestad para conceder incrementos discretionales, si bien reiteró que este debe tener en consideración todos los factores relevantes, y descartar los factores irrelevantes. British Airways recurrió el fallo al Tribunal de Apelación. En Julio de 2018 el Tribunal de Apelación emitió su veredicto en el que estimó el recurso de British Airways y concluyó que el Administrador no tenía potestad para introducir una regla relativa a incrementos discretionales.

Posteriormente, en abril de 2019, los Administradores del *Airways Pension Scheme* acordaron por unanimidad aceptar los términos de un acuerdo extrajudicial ofrecido por British Airways y el 11 de noviembre de 2019 el acuerdo de liquidación de los incrementos discretionales de las pensiones de APS ("el Acuerdo") fue ratificado por el Alto Tribunal. Con ello se puso fin a una disputa que arrancó en 2013 y que, de no haber sido así, habría llegado hasta la fase de apelación final en el Tribunal Supremo. Según los términos del Acuerdo, el Administrador de APS tiene permitido, sujeto a determinadas pruebas de viabilidad, conceder aumentos discretionales de modo que las pensiones de APS se incrementen por hasta la variación anual del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI) a partir de 2021, con compensaciones parciales a cuenta que se irán aproximando al RPI antes de 2021. British Airways dejó de realizar nuevas aportaciones para reducir el déficit desde el 1 de enero de 2019, incluidos pagos por excedentes de efectivo. British Airways ha realizado una provisión por una indemnización de 47 millones de euros, pagadera de forma parcial o íntegra, según corresponda, tras la valoración trienal del plan a 31 de marzo de 2027, en el caso de que dicha valoración demuestre que el plan no es capaz de satisfacer los incrementos de las pensiones según el RPI durante el resto de la vida del plan. La valoración actuarial de APS a 31 de marzo de 2015 y a 31 de marzo de 2018 se completó en noviembre de 2019. La valoración actuarial de APS a 31 de marzo de 2018 resultó en un superávit de 683 millones de euros.

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

Los planes de pago del déficit se acuerdan con el Administrador de cada plan cada tres años en función de la valoración actuarial en lugar de aplicar la valoración contable establecida por la NIC 19. En octubre de 2019, se acordó el último plan de pago sobre la posición a 31 de marzo de 2018 para NAPS (véase nota 30i más abajo). Las valoraciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2018 para APS y NAPS difieren de la valoración realizada bajo la NIC 19 "Prestaciones para empleados" a 31 de diciembre de 2019, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de la NIC 19 usadas en las hipótesis de valoración contable. Por ejemplo, la NIC 19 obliga a que la tasa de descuento esté basada en los rendimientos de los bonos corporativos, sin importar cómo se invierten en realidad los activos, lo que puede provocar que los cálculos contenidos en este informe no sean la mejor estimación del coste que supone para el Grupo abonar prestaciones en virtud de los dos planes. La estrategia de inversión de cada Plan probablemente cambie a lo largo de su vida, por lo que la relación entre la tasa de descuento y la tasa prevista de rentabilidad sobre los activos de cada plan también podría cambiar.

Otros planes

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

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

Pagos en efectivo

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones normales del Grupo, aportaciones de déficits basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS y pagos por excedentes de efectivo relacionados con los pagos adicionales condicionados al nivel de tesorería de British Airways. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, neto de costes por servicios ascendió a 865 millones de euros (2018: 843 millones de euros) siendo las aportaciones del empleador realizadas de 870 millones de euros (2018: 716 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 5 millones de euros (2018: 55 millones de euros) (nota 30b) e incluyendo pagos realizados bajo los acuerdos de transición por el cierre de NAPS a devengos futuros en 2018 de 182 millones de euros.

a Planes de retribución a empleados reconocidos en el Balance de situación

Millones de euros	2019			Total
	APS	NAPS	Otros ¹	
Activos del plan a valor razonable	8.830	22.423	428	31.681
Valor actual de los pasivos del plan	(8.401)	(21.650)	(731)	(30.782)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	429	773	(303)	899
Efecto del techo de activos ²	(127)	(565)	-	(692)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2019	302	208	(314)	196
Representado por:				
Activos afectos a los planes				524
Obligaciones de retribuciones a empleados				(328)
				196

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

1 El valor actual de los pasivos del plan PRMB de EE.UU. era de 15 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (2018: 13 millones de euros).

2 APS y 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.

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

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

Millones de euros	2019	2018
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	5	55
Coste/(crédito) de servicios pasados ^{1,2}	665	(586)
	670	(531)
Planes de aportación definida	262	214
Coste/(crédito) de pensiones registrados como coste de personal	932	(317)

1 Véase la nota 4 para importes registrados dentro de partidas excepcionales para 2019 y 2018.

2 Incluye un crédito por servicios prestados de 7 millones de euros (2018: cero) relacionado con planes diferentes a APS y NAPS).

Los costes de pensiones abonados como costes financieros son:

Millones de euros	2019	2018
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(775)	(731)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	710	690
Gastos financieros sobre el techo de activos	39	14
Ingresos de financiación netos correspondientes a pensiones	(26)	(27)

c Revaluaciones reconocidas en el Estado del resultado global

Millones de euros	2019	2018
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	(1.916)	1.313
Revaluación del pasivo de los planes derivada de cambios en supuestos financieros	3.423	(997)
Revaluación de pérdidas/(ganancias) por experiencia	193	(297)
Revaluación del techo de activos de APS y NAPS	(781)	806
Movimientos por cambio de divisas	(13)	5
Revaluaciones de pensiones cargadas al Estado de resultado global	906	830

d Valor razonable de los activos afectos a planes

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

Millones de euros	2019	2018
A 1 de enero	27.600	29.172
Ingresos por intereses	775	731
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	1.916	(1.313)
Aportaciones de empleadores ¹	870	716
Aportaciones de empleados	6	128
Prestaciones pagadas	(1.269)	(1.340)
Movimientos por cambio de divisas	1.783	(494)
A 31 de diciembre	31.681	27.600

¹ Incluye aportaciones de empleadores al APS por valor de 5 millones de euros (2018: 111 millones de euros) y al NAPS por valor de 816 millones de euros (2018: 582 millones de euros), de los cuales los pagos de financiación del déficit ascendieron a cero euros en el caso de APS (2018: 108 millones de euros) y a 797 millones de euros en el caso de NAPS (2018: 509 millones de euros).

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

Los dos planes recurren a instrumentos derivados con fines de inversión y de gestión de la exposición a los riesgos financieros, como los riesgos de tipos de interés, divisas y liquidez, que surgen en el desarrollo normal de la actividad. La exposición al riesgo de tipos de interés se gestiona mediante el uso de contratos de *swaps* indexados a la inflación. Se formalizan contratos de divisas a plazo para atenuar el riesgo derivado de las fluctuaciones de los tipos de cambio.

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

Millones de euros	2019	2018
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades - acciones		
Reino Unido	2.310	1.737
Resto del mundo	4.774	4.602
	7.084	6.339
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades - otras		
Capital riesgo	1.035	931
Inmuebles	2.135	1.917
Inversiones alternativas	1.081	1.183
	4.251	4.031
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos		
Bonos de cupón fijo británicos	6.356	4.885
Bonos de cupón fijo de otros países	93	70
Bonos indexados británicos	6.266	5.019
Bonos indexados de otros países	120	103
	12.835	10.077
Otros		
Efectivo y activos líquidos equivalentes	689	418
Derivados	(344)	57
Contrato de seguro	1.740	1.663
Swap de longevidad	4.547	4.321
Otros	879	694
	31.681	27.600

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

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

Millones de euros	31 de diciembre de 2019		31 de diciembre de 2018	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades	347	10.844	702	9.477
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos	1.897	10.828	1.538	8.457
	2.244	21.672	2.240	17.934
Contrato de seguro y <i>swap</i> de longevidad relacionado	6.260	-	5.956	-
Otros	326	751	176	912
Valor razonable de los activos del plan	8.830	22.423	8.372	18.846

La referencia estratégica para las asignaciones de activos diferencia entre “activos orientados a la búsqueda de rentabilidades” y “activos orientados a la conciliación de pasivos” dependiendo de la duración de cada plan. A 31 de diciembre de 2019, la referencia para NAPS era del 46% (2018: 49%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 54% (2018: 51%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Se establecen bandas de fluctuación alrededor de estas referencias estratégicas para dar cabida a las decisiones de asignación táctica de activos y proporcionar parámetros de trabajo al Comité de Inversiones y sus gestores. APS ya no tiene una “referencia estratégica” ya que, en su lugar, APS está reemplazando su cartera de liquidación por una cartera de conciliación de pasivos de bonos y efectivo. La asignación de activos actual para APS a 31 de diciembre de 2019 fue del 4% (2018: 8%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 96% (2018: 92%) en inversiones para la conciliación de pasivos.

APS tiene un contrato de seguro con Rothesay Life que actualmente cubre el 24% (2018: 24%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. El contrato de seguros se basa en los aumentos futuros de las pensiones vinculados a la subida de la inflación e igualará las obligaciones futuras calculadas sobre esa base para esa parte del plan. El contrato de seguro únicamente puede emplearse para pagar o financiar prestaciones a empleados en el marco del plan. APS también contrató un *swap* de longevidad con Rothesay Life que cubre un 20% adicional (2018: 20%) de los pasivos de pensiones relacionados con los mismos beneficiarios cubiertos por el contrato de seguro. El valor del contrato se basa en la diferencia entre el valor de los pagos que está previsto recibir en virtud de este contrato y las pensiones pagaderas por el plan en virtud del contrato. Los costes están indexados al LIBOR, y se asume un índice LIBOR futuro derivado basado en valores *swap* a 31 de diciembre de 2019.

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

e Valor actual de los pasivos de planes

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

Millones de euros	2019	2018
A 1 de enero	25.383	28.363
Coste del servicio actual	5	55
Coste/(crédito) de servicios pasados	665	(778)
Gastos por intereses	710	690
Revaluaciones – supuestos financieros	3.423	(997)
Revaluaciones de pérdidas/(beneficios) por experiencia	193	(297)
Prestaciones pagadas	(1.269)	(1.340)
Aportaciones de empleados	6	128
Movimientos por cambio de divisas	1.666	(441)
A 31 de diciembre	30.782	25.383

La obligación por prestaciones definidas comprende 30 millones de euros (2018: 36 millones de euros) derivados de planes no financiados y 30.752 millones de euros (2018: 25.347 millones de euros) de planes total o parcialmente financiados.

f Efecto del techo de activos

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

Millones de euros	2019	2018
A 1 de enero	1.365	570
Gastos por intereses	39	14
Revaluaciones ¹	(781)	806
Movimientos por cambio de divisas	69	(25)
A 31 de diciembre	692	1.365

¹ El descenso de las revaluaciones se produce tras la reducción del superávit de APS como consecuencia del acuerdo acerca de los incrementos discrecionales de las pensiones, y la reducción del superávit de NAPS, debido principalmente al descenso de la tasa de descuento. En 2018, el incremento de las revaluaciones se debe principalmente al cierre de NAPS a futuros devengos de prestaciones en 2018, lo que provocó un superávit contable en el plan según la NIC 19, del que el Grupo podría disponer como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que deberían pagar los Administradores.

g Supuestos actuariales

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

Porcentaje anual	2019			2018		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento ¹	1,85	2,05	0,8 - 3,2	2,65	2,85	1,6 - 4,4
Tasa de incremento del salario pensionable ²	2,90	-	2,5	3,20	-	2,5 - 3,7
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	2,90	2,15	1,2 - 3,5	2,10	2,05	1,5 - 3,8
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	2,90	n/a	2,5 - 2,8	3,20	3,15	2,5 - 3,2
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	n/a	2,15	1,2 - 3,0	2,10	2,05	1,5 - 3,0

- 1 La tasa de descuento se determina en referencia al rendimiento de bonos corporativos de alta calidad en una divisa y con un vencimiento similar a los pasivos del plan.
- 2 Se presupone que la tasa de incremento del salario pensionable está en consonancia con las expectativas de inflación del mercado a largo plazo. Las hipótesis de RPI para APS a partir de abril de 2021 están basados en la diferencia entre los rendimientos de la deuda pública a largo plazo indexada y a tipo fijo. Históricamente, las expectativas del mercado en relación con el RPI podían obtenerse comparando los precios de los títulos de deuda pública británica con tipo de interés fijo e indexados, mientras que el CPI podía evaluarse considerando el objetivo de inflación del Banco de Inglaterra y comparando la interpretación de los dos índices de inflación. Como se describe en la nota 2b, en septiembre de 2019 se publicó correspondencia relacionada con posibles cambios futuros en el RPI en la que la Autoridad Estadística del Reino Unido (UK Statistics Authority, UKSA) exponía claramente su preferencia por acercarse al RPI al CPIH (una variante de CPI). Sin embargo, para realizar cambios antes de 2030 la UKSA necesita la aprobación del Ministro de Economía. Tras este anuncio, las tasas de inflación implícitas del RPI más allá de 2030 se han reducido en los mercados de inversión. Por lo tanto, para evaluar el RPI y el CPI a partir de los datos de los mercados de inversión, se ha contemplado un acercamiento parcial entre el RPI y el CPI a partir de 2030.
- 3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con el IPC del Reino Unido a largo plazo esperado para NAPS y desde abril de 2021 con el Índice de Precios Minoristas del Reino Unido para APS. A 31 de diciembre de 2018 los incrementos para ambos planes estaban basados en el IPC del Reino Unido.

La tasa de incremento de los gastos de salud se basa en tasas tendenciales de variación de los costes médicos del 6,50%, reduciéndolas hasta el 5,00% en cinco años (2018: del 6,25% hasta el 5,00% en cinco años).

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

Supuestos de mortalidad	2019	2018
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
-un varón que tiene actualmente 60 años	28,2	28,5
-un varón que tiene actualmente 40 años	29,9	29,7
-una mujer que tiene actualmente 60 años	29,0	30,3
-una mujer que tiene actualmente 40 años	31,6	32,9

A 31 de diciembre de 2019, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 12 años en el caso de APS (2018: 11 años) y de 19 años en el caso de NAPS (2018: 19 años).

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

h Análisis de sensibilidad

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

Millones de euros	(Disminución)/incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (disminución de 10 puntos básicos)	(24)	(402)	45
Crecimiento futuro de los salarios (incremento de 10 puntos básicos)	-	n/a	6
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 10 puntos básicos)	(24)	(354)	24
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	(24)	(732)	8

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

i Financiación

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2018 utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y el Administrador de cada plan. En la fecha de la valoración actuarial, el déficit actuarial de NAPS ascendía a 2.736 millones de euros. Con el fin de abordar el déficit en el plan, el Grupo también se ha comprometido a realizar los siguientes pagos sin descontar:

Millones de euros	NAPS
En 12 meses	488
De 2 a 5 años	1.195
Total pagos previstos para la financiación del déficit de NAPS	1.683

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

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

En total, el Grupo prevé pagar 491 millones de euros en aportaciones de empleadores y pagos de financiación de déficit a los dos planes de prestaciones de jubilación significativos en 2020. Esta cifra comprende unos pagos por déficit de 488 millones de euros para NAPS, como se acordó en la última valoración trienal en octubre de 2019 y aportaciones continuas del empleador para APS de 4 millones de euros.

Hasta septiembre del 2022, si British Airways paga un dividendo a IAG superior al 50% del beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales, o bien acelera sus contribuciones al plan o bien proporciona al plan una garantía de la cantidad por la cual el dividendo supera el 50% del beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales.

31 Pasivos contingentes y garantías

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.

Los pasivos contingentes asociados con los impuestos sobre sociedades y diferidos se presentan ahora en la nota 9. Se puede encontrar información relativa a los pasivos contingentes declarados anteriormente en relación con el *Airways Pension Scheme* en la nota 30.

Transporte de mercancías

La Comisión Europea adoptó una decisión en la que fallaba que British Airways y otros 10 grupos de aerolíneas habían participado en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga (Decisión Original). British Airways registró el efecto económico de la multa resultante en los estados financieros de 2007. Después de recurrir la decisión ante el Tribunal General (*General Court*), esta fue anulada posteriormente de forma parcial en el caso de British Airways (y anulada completamente en el caso del resto de aerolíneas que habían recurrido) (Fallo del Tribunal General). British Airways recurrió la anulación parcial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, pero el recurso fue desestimado. En paralelo, la Comisión Europea decidió no recurrir el Fallo del Tribunal General y, en su lugar, adoptó una nueva decisión en marzo de 2017 (Nueva Decisión). British Airways repagó la multa previamente devuelta y recurrió la Nueva Decisión (al igual que otras aerolíneas). British Airways espera una decisión sobre su recurso durante 2020.

Basándose en las conclusiones de la Comisión, un gran número de demandantes entabló procesos en los tribunales ingleses reclamando a British Airways los daños y perjuicios que, a su juicio, se derivaron de las supuestas prácticas anticompetitivas. British Airways se unió al resto de aerolíneas que presuntamente han participado en las prácticas anticompetitivas para estos procedimientos. Estas demandas se resolvieron completamente en 2019.

British Airways es parte en litigios establecidos en otras jurisdicciones junto con otras aerolíneas. La estimación de la Dirección del resultado de esas reclamaciones está incluida en las provisiones para demandas judiciales en la nota 24.

Sustracción de datos de clientes de British Airways

El 6 de septiembre de 2018, British Airways anunció la sustracción de datos personales de algunos de sus clientes. Tras llevar a cabo una investigación del incidente, British Airways anunció el 25 de octubre de 2018 que podrían haberse visto afectados más datos personales. El 4 de julio de 2019, British Airways recibió una Notificación de Intenciones de la Oficina del Comisionado de Información (ICO) en la que informaba a la aerolínea de su intención de imponerle una multa de aproximadamente 183 millones de libras esterlinas (205 millones de euros) en virtud de la ley de protección de datos del Reino Unido (*UK Data Protection Act*).

British Airways presentó extensas alegaciones al ICO en relación con la propuesta de sanción y ha atendido varias solicitudes de información adicional. En el marco de sus procedimientos, el ICO pedirá opinión a otras autoridades de protección de datos de la UE. El ICO disponía inicialmente de un plazo de seis meses desde la emisión de la Notificación de Intenciones a British Airways en el que podría emitir una notificación de sanción, y ese plazo se ha ampliado hasta el 18 de mayo de 2020 para permitir al ICO considerar todas las representaciones y la información proporcionada por British Airways. Si se emitiera una notificación de sanción, British Airways tendría 28 días para presentar un recurso ante el Tribunal de Primera Instancia (*First-tier Tribunal*) de la Sala de Cuestiones Generales (*General Regulatory Chamber*). Un fallo del Tribunal de Primera Instancia puede recurrirse, con autorización, ante la Sala de Apelación (*Upper Tribunal*). Las decisiones de la Sala de Apelación pueden recurrirse ante el Tribunal de Apelación (*Court of Appeal*). La intención de British Airways es defenderse en este asunto con todos los medios a su alcance, incluidas todas las vías de recurso disponibles en caso necesario.

A 31 de diciembre de 2019 y hasta la fecha de estos estados financieros, no se ha recibido ninguna notificación definitiva de sanción del ICO, aunque el organismo se reserva el derecho a cursar dicha notificación al término de su investigación. No ha quedado demostrado que British Airways haya incumplido sus obligaciones en virtud de la Ley de Protección de Datos Europea (GDPR) y de la Ley de Protección de Datos del Reino Unido. En caso de que se emita una notificación de sanción definitiva, y teniendo en cuenta las representaciones proporcionadas por British Airways, los Directores consideran que debe ser por un importe considerablemente inferior al importe inicial de la Notificación de Intenciones.

Otros

El Grupo también se enfrenta a otros litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 31 de diciembre de 2019 ascendían a 53 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 28 millones de euros).

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 31 de diciembre de 2019 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

32 Transacciones con partes vinculadas

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

Millones de euros	2019	2018
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas y negocios conjuntos ¹	6	7
Ventas a accionistas significativos ²	32	44
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	76	55
Compras a accionistas significativos ²	149	121
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	2	7
Importes debidos por accionistas significativos ⁵	8	3
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	3	3
Importes debidos a accionistas significativos ⁵	18	7

1 Ventas a empresas asociadas y negocios conjuntos: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody), por importe de 4 millones de euros (2018: 5 millones de euros), y 1 millón de euros (2018: 1 millón de euros) a Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (Iberia Cards) y Serpista, S.A.

2 Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados con servicios interlínea con Qatar Airways.

3 Compras a empresas asociadas: incluyeron fundamentalmente 50 millones de euros (2018: 35 millones de euros) en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., 16 millones de euros (2018: 13 millones de euros) en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A. y 10 millones de euros (2018: 6 millones de euros) por servicios de handling recibidos de Dunwoody.

4 Cantidades adeudadas por empresas asociadas: incluyen principalmente 1 millón de euros (2018: 1 millón de euros) por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., y 1 millón de euros por servicios prestados a Dunwoody, Iberia Cards y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibea, S.A. (2018: 5 millones de euros a Dunwoody y 1 millón de euros a Iberia Cards, Viajes AME, S.A. y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibea, S.A.)

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

6 Cantidades adeudadas a empresas asociadas: consistían principalmente en 1 millón de euros (2018: menos de 1 millón de euros) a Dunwoody y 2 millones de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A. y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibea, S.A. (2018: 3 millones de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A. y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibea, S.A.)

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, British Airways incurrió en ciertos gastos de la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la provisión de servicios de apoyo a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 9 millones de euros (2018: 10 millones de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

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

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2018: cero euros).

Accionistas significativos

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

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que mantenían una participación de entre el 3% y el 5% por un total de cero euros (2018: 98 millones de euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección, en 2019 y 2018 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2019	2018
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo	5	5
Pagos basados en acciones	3	2
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo	8	10
Pagos basados en acciones	5	5

A 31 de diciembre de 2019, el Consejo de Administración incluye la remuneración de tres Consejeros Ejecutivos (31 de diciembre de 2018: dos Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de doce miembros (31 de diciembre de 2018: diez miembros).

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los Consejeros Ejecutivos y al Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, la obligación de la Compañía era de 63.000 euros (2018: 58.000 euros).

A 31 de diciembre de 2019, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 1 millón de euros (2018: 4 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2019, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2018: cero euros).

33 Cambios de políticas contables

Nueva política contable

El Grupo adoptó la NIIF 16 "Arrendamientos" el 1 de enero de 2019. La nueva norma elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros e introduce un modelo contable único para los arrendatarios.

El Grupo aplicó el método de transición retrospectiva modificada en la aplicación de la NIIF 16. Los pasivos por arrendamientos se determinaron a partir del valor de los pagos restantes, descontados por los correspondientes tipos de interés incrementales de los préstamos y convertidos a los correspondientes tipos de cambio en la fecha de transición (1 de enero de 2019). Los activos por derecho de uso relativos a aeronaves se valoraron como si la NIIF 16 se hubiera aplicado en la fecha de inicio de cada arrendamiento usando los correspondientes tipos de interés incrementales de los préstamos en la fecha de transición y los correspondientes tipos de cambio al inicio de cada arrendamiento, y se amortizaron hasta el 1 de enero de 2019. Otros activos por derecho de uso se valoraron en función del pasivo por arrendamiento relacionado en la fecha de transición, ajustado por los pagos anticipados o acumulados. Las ganancias diferidas en operaciones de venta y posterior arrendamiento operativo, reconocidos previamente en pasivos corrientes y no corrientes, se reclasificaron con el activo por derecho de uso relacionado. La NIIF 16 no permite reformular la información comparativa si se utiliza el método de la transición retrospectiva modificada.

A continuación se detallan los cambios en la política contable:

1. La deuda remunerada y los activos no corrientes aumentaron con la aplicación de esta norma, ya que las obligaciones futuras de pago derivadas de los arrendamientos clasificados anteriormente como operativos se reconocieron en el Balance de situación, junto con el correspondiente activo por derecho de uso. El Grupo ha utilizado las soluciones prácticas en relación con los arrendamientos con una duración inferior a doce meses y los arrendamientos de activos de bajo valor y los excluyó del ámbito de la NIIF 16. Los pagos de alquileres asociados con estos arrendamientos se reconocen en la Cuenta de resultados de forma lineal durante la vida del contrato. No se han realizado ajustes en el registro y la valoración de los activos declarados anteriormente como arrendamientos financieros de acuerdo con la NIC 17 que fueron transferidos a activos por derecho de uso al adoptar la NIIF 16, con sus respectivas deudas transferidas a pasivos por arrendamientos.
2. Los gastos operativos han descendido y los costes de financiación han aumentado, dado que los costes por arrendamientos operativos han sido reemplazados con gastos por amortizaciones y por intereses de arrendamientos.
3. La adopción de la NIIF 16 obligó al Grupo a formular una serie de juicios, estimaciones e hipótesis. Estos incluyen:
 - *El plazo estimado de arrendamiento:* el plazo de cada arrendamiento se basó en el plazo del arrendamiento original a menos que la dirección tuviera "certeza razonable" de que se ejercerían las opciones para ampliar el arrendamiento. Entre la información adicional empleada para determinar el plazo de arrendamiento correspondiente, destacan los planes de flota que fundamentan los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica relativa a las opciones de prórroga.
 - *La tasa de descuento empleada para determinar el pasivo por arrendamiento:* las tasas empleadas en la transición para descontar los pagos futuros de arrendamientos fueron los tipos de interés incrementales de los préstamos del Grupo. Estas tasas, que se han calculado para cada aerolínea, reflejan los plazos de arrendamiento subyacentes y están basadas en datos observables. El componente de la tasa sin riesgo se basó en los tipos LIBOR disponibles en la misma moneda y en el mismo plazo del arrendamiento y se ajustó por el riesgo de crédito. En las obligaciones futuras de arrendamiento de aeronaves, el Grupo utilizará el tipo de interés implícito en el arrendamiento.
 - *Acuerdos relativos a terminales:* el Grupo ha examinado sus acuerdos relativos a terminales aeroportuarias para determinar si algún acuerdo considerado anteriormente como un contrato de servicios debería clasificarse como arrendamiento. No se han identificado nuevos arrendamientos.
 - *Obligaciones de restauración:* el Grupo tiene ciertas obligaciones vinculadas al mantenimiento de sus aeronaves en el momento de su devolución al arrendador, como la obligación de realizar una comprobación final de la estructura, repintar el avión y reconfigurar la cabina. Con la NIC 17, estos costes se reconocían como gastos de mantenimiento durante el plazo del arrendamiento. Al adoptar la NIIF 16, estos se registraron como parte del activo por derecho de uso en la transición, lo que provocó un incremento de las provisiones por reparaciones y devoluciones. Se han utilizado juicios para identificar las correspondientes obligaciones y se han realizado estimaciones (basadas en datos observables) para valorarlas. Otras obligaciones de mantenimiento relativas a estos activos, formadas por las obligaciones que surgen a medida que se utilizan los aviones, como las revisiones de los motores y las comprobaciones periódicas de la estructura, se reconocen como gastos de mantenimiento durante el plazo del arrendamiento.

Los ajustes anteriores se tradujeron en un cargo después de impuestos al patrimonio de 550 millones de euros.

Las obligaciones por arrendamientos expresadas en moneda extranjera, denominadas fundamentalmente en dólares estadounidenses, se revalorarán en cada fecha del balance y el activo por derecho de uso se reconocerá al tipo de cambio histórico. El Grupo gestiona el riesgo de tipos de cambio derivado de estas obligaciones en dólares estadounidense dentro de su estrategia de gestión de los riesgos, tal como se detalla en la nota 25.

El Grupo reconoció los siguientes activos y pasivos en el Balance consolidado a 1 de enero de 2019 al adoptar la NIIF 16:

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

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

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre el importe declarado como compromisos por arrendamientos operativos a 31 de diciembre de 2018 en los estados financieros consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio 2018 y el importe reconocido en el Balance de situación en relación con los pasivos por arrendamientos al adoptar la NIIF 16.

Millones de euros	
Compromisos de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2018	8.664
Número medio ponderado de los tipos de interés incrementales a 1 de enero de 2019	6,2%
Compromisos de arrendamiento operativo descontados usando el número medio ponderado de los tipos de interés incrementales	5.612
Menos:	
Arrendamientos considerados a corto plazo (duración de menos de 12 meses)	(61)
Arrendamiento de activos considerados sustituibles	(66)
Pagos futuros variables basados en un índice o tipo	(140)
Pagos por anticipado	(11)
Compromisos por arrendamientos que no habían comenzado a 31 de diciembre de 2018	(459)
Más:	
Contratos de servicio	232
Garantías del valor residual	61
Alquileres asociados a opciones de extensión que es razonablemente cierto que se ejerzan	27
Pasivo por arrendamientos reconocido a 1 de enero de 2019	5.195
Reclasificación de pasivos por arrendamiento financiero	5.928
Pasivo por arrendamientos a 1 de enero de 2019	11.123

Cambio en política contable

En septiembre de 2019, el Comité de Interpretación de las NIIF aclaró que con arreglo a la NIIF 15, los pagos de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos constituyen una indemnización por pérdidas de los pasajeros y, por tanto, deberían reconocerse como una indemnización variable y deducirse de los ingresos. Esta aclaración llevó al Grupo a cambiar su política contable, que anteriormente clasificaba estas indemnizaciones como gastos de las operaciones. Por consiguiente, el Grupo ha reformulado el periodo comparativo de 2018 para registrar un coste de 148 millones de euros relacionados con indemnizaciones como una deducción de los Ingresos de pasaje, con la correspondiente reducción del epígrafe Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación. La siguiente tabla ofrece un resumen del impacto del cambio en la política contable en la Cuenta de resultados para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018:

Cuenta de resultados consolidada (extracto para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018)

Millones de euros	Reportado	Ajuste	Reformulado
Ingresos de pasaje	21.549	(148)	21.401
Ingresos de carga	1.173	-	1.173
Otros ingresos	1.684	-	1.684
Total ingresos	24.406	(148)	24.258
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.888	(148)	2.740
Otros gastos de las operaciones	17.840	-	17.840
Gastos totales de las operaciones	20.728	(148)	20.580
Beneficio de las operaciones	3.678		3.678
Gastos no operativos netos	(191)	-	(191)
Beneficio antes de impuestos	3.487	-	3.487
Impuestos	(590)	-	(590)
Beneficio del ejercicio después de impuestos	2.897	-	2.897

No se ha registrado un impacto en el resultado después de impuestos de la Cuenta de resultados consolidada para 2018, en el Balance de situación consolidado a 1 de enero de 2018 o a 31 de diciembre de 2018 o en el Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado a 1 de enero de 2018 o a 31 de diciembre de 2018.

INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de rendimiento alternativos (IRA), algunos de los cuales han sido identificados como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estos indicadores no están definidos 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".

A continuación figura la definición de cada Indicador de rendimiento alternativo presentado en este informe, así como una conciliación al indicador más similar conforme a las NIIF.

a Cambios en las IRA en 2019

El Grupo ha adoptado la NIIF 16 "Arrendamientos" el 1 enero de 2019 y ha aplicado el método de transición retrospectiva modificada. Al hacerlo, en 2019 todos los arrendamientos operativos se han reconocido en el balance como activos por derecho de uso, junto con los pasivos por arrendamiento asociados y todos los arrendamientos financieros reconocidos previamente se han transferido a activos por derecho de uso en el inmovilizado material. Como consecuencia de esta adopción, la forma en que el Grupo supervisa el desempeño del Grupo y cómo se calculan los indicadores asociados ha cambiado de la siguiente forma:

Nuevos IRA

- *Información financiera proforma*: Al adoptar el método de transición retrospectiva modificada de la NIIF 16, no se han reformulado los datos comparativos de 2018. Por lo tanto, para ofrecer una base de comparación coherente con 2019, para 2018 el Grupo ha introducido información financiera proforma, que son los resultados estatutarios reformulados del Grupo de 2018 ajustados para reflejar el impacto estimado de la NIIF 16 desde el 1 de enero de 2018;
- *Flujo de caja libre apalancado*: Un indicador que representa la capacidad de generación de efectivo de los negocios subyacentes antes de la remuneración al accionista y que se utiliza en conjunción con un objetivo de nivel de apalancamiento, medido usando la ratio deuda neta/EBITDA. El Grupo realiza un seguimiento de este indicador a la hora de la toma de decisiones de inversión y de asignación del capital;
- *Costes de aerolínea excluyendo el combustible por AKO*: Un indicador para supervisar la evolución de los costes unitarios de aerolínea por AKO que excluye, entre otras partidas, el combustible. El Grupo realiza un seguimiento de este indicador para ilustrar la evolución de las actividades de aerolínea que se encuentran en su mayor parte bajo el control del Grupo.

Cambios en los IRA

- *Ratio deuda neta ajustada/EBITDAR*: Tanto la deuda neta ajustada como el EBITDAR incorporaban ajustes para reflejar el impacto de los arrendamientos operativos de flota, que bajo la NIIF 16 el Grupo presenta ahora dentro del endeudamiento total y el EBITDA. Por lo tanto, este indicador se ha revisado y se presenta como deuda neta/EBITDA;
- *Rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC)*: El Grupo ha modificado la metodología para reflejar la NIIF 16. Previa a la adopción de la NIIF 16, al calcular el numerador (la rentabilidad), se deducía un coste de 0,67 veces el coste anual por arrendamientos y al calcular el denominador (capital invertido) se calculaba un valor de capital para los arrendamientos operativos multiplicando los costes anuales por arrendamientos operativos por un factor de 8. Estos ajustes ya no son necesarios, ya que las aeronaves tienen valores por derecho de uso y depreciación asociada.

Indicadores que ya no son aplicables

- *Margen operativo ajustado por arrendamientos*: El impacto asociado a los gastos por arrendamientos ahora se refleja dentro del margen operativo, de tal modo que este indicador ajustado ya no es aplicable;
- *Flujos de caja libre para el accionista*: El Grupo ya no tiene en cuenta el indicador de flujos de caja libre para el accionista para evaluar el desempeño del Grupo, ya que algunos acuerdos se tratan de forma diferente al haberse hecho la transición a la NIIF 16 comparado con el periodo anterior a la transición y, por lo tanto, surgen incoherencias a lo largo del tiempo. Este indicador ha sido reemplazado con el "flujo de caja libre apalancado", como se define arriba.

b Información financiera proforma

El Grupo utilizó el enfoque de transición retrospectiva modificada en el momento de aplicar la NIIF 16 para reducir la complejidad de la transición dado el volumen y la naturaleza de los arrendamientos del Grupo. El método de transición modificada no permite la reformulación del ejercicio comparativo. Para ayudar a los usuarios de los estados financieros, el Grupo ha presentado información financiera proforma para 2018 para proporcionar una base comparativa consistente con los resultados de 2019. Los resultados proforma para 2018 son los resultados reformulados del Grupo con un ajuste para reflejar el impacto de la NIIF 16 como si se hubiera adoptado desde el 1 de enero de 2018, y se han preparado utilizando las mismas hipótesis que se han empleado al calcular el ajuste de transición a la NIIF 16 a 1 de enero de 2019 (como se explica en la nota 33), ajustados por los nuevos arrendamientos de aeronaves contratados en 2018 y empleando tipos incrementales de endeudamiento a 1 de enero de 2019. El ajuste por pasivos por arrendamiento de aeronaves relativo a la NIIF 16 se basa en tipos de cambio al dólar estadounidense en la fecha de transición. No ha habido ajuste a la información financiera de 2019.

La siguiente tabla ofrece una conciliación de la Cuenta de resultados consolidada presentada a la información financiera proforma para 2018.

Cuenta de resultados consolidada 2018 Millones de euros	2018 Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	2018 Publicado	Ajuste	2018 Reformulado	Ajuste por la NIIF 16	2018 Proforma
Ingresos de pasaje	21.549		21.549	(148)	21.401		21.401
Ingresos de carga	1.173		1.173		1.173		1.173
Otros ingresos	1.684		1.684		1.684		1.684
Total ingresos	24.406		24.406	(148)	24.258		24.258
Gastos de personal	4.812	(460)	4.352		4.352		4.352
Gasto de combustible y derechos de emisión	5.283		5.283		5.283		5.283
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.888		2.888	(148)	2.740	(7)	2.733
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.184		2.184		2.184		2.184
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.828		1.828		1.828	29	1.857
Propiedad, TI y otros gastos	918	12	930		930	(129)	801
Gastos comerciales	1.046		1.046		1.046		1.046
Depreciación, amortización y deterioro	1.254		1.254		1.254	742	1.996
Gastos de arrendamiento operativo de flota	890		890		890	(890)	-
Diferencias de tipo de cambio	73		73		73		73
Gastos totales de las operaciones	21.176	(448)	20.728	(148)	20.580	(255)	20.325
Beneficio de las operaciones	3.230	448	3.678	-	3.678	255	3.933
Gastos financieros netos	(182)		(182)		(182)	(330)	(512)
Otros cargos no operativos	(9)		(9)		(9)		(9)
Beneficio antes de impuestos	3.039	448	3.487	-	3.487	(75)	3.412
Impuestos	(558)	(32)	(590)	-	(590)	16	(574)
Beneficio después de impuestos	2.481	416	2.897	-	2.897	(59)	2.838
Atribuible a:							
Accionistas de la matriz	2.469	416	2.885		2.885	(59)	2.826
Socios externos	12		12		12		12
	2.481	416	2.897	-	2.897	(59)	2.838

c 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. A la hora de identificar y cuantificar las partidas que se ajustan, el Grupo aplica sistemáticamente una política que define criterios que deben cumplirse obligatoriamente para que una partida sea considerada excepcional.

La Dirección cree que estos indicadores adicionales son útiles, ya que excluyen el efecto sobre el beneficio de las operaciones derivado de las partidas excepcionales, que tienen una incidencia menor en las actividades operativas rutinarias del Grupo, mejorando así la comprensión de los usuarios sobre la evolución subyacente del negocio.

Se ofrece información detallada sobre estas partidas excepcionales en la nota 4 a los estados financieros y en la Cuenta de resultados consolidada.

d Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales y beneficio por acción ajustado ^(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.

Millones de euros	nota	2019	2018 Publicado	2018 Proforma
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz	b	1.715	2.885	2.826
Partidas excepcionales	4	672	(416)	(416)
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales		2.387	2.469	2.410
Gastos financieros sobre bonos convertibles		26	18	18
Beneficios ajustados		2.413	2.487	2.428
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción	10	1.984.073	2.021.622	2.021.622
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	10	2.065.776	2.113.081	2.113.081
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)		116,8	117,7	114,9
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		120,3	122,1	119,2

e Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible

La Dirección 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.

La información comparativa de 2018 se ha presentado en base proforma debido a la adopción de la NIIF 16 por parte del Grupo desde el 1 de enero de 2019. Para más información, véase la nota b.

Millones de euros	nota	2019 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes ¹	2019 A tipos de cambio constantes	2018 Proforma
Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales	b	22.221	(325)	21.896	20.773
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión		6.021	(212)	5.809	5.283
Costes excluido el combustible		16.200	(113)	16.087	15.490
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos		1.654	(40)	1.614	1.450
Costes de aerolínea excluyendo el combustible		14.546		14.473	14.040
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)		337.754		337.754	324.808
Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible (céntimos de €)		4,31		4,29	4,32

¹ Véase la nota i para la definición del ajuste por tipos de cambio constantes.

f Flujo de caja libre apalancado^(CR)

El flujo de caja libre apalancado representa la capacidad de generación de efectivo de los negocios subyacentes 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 Otros 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 este indicador resulta útil a los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la capacidad subyacente 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	2019	2018
Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes	85	583
Más/menos: Aumento/(disminución) en otros depósitos remunerados a corto plazo	103	(924)
Más: Adquisición de acciones propias	-	500
Más: Dividendos pagados	1.308	577
Flujo de caja libre apalancado	1.496	736

g 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. En 2019, 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 inmaterial y el inmovilizado inmaterial de software 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.

Millones de euros	nota	2019
EBITDA	h	5.396
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación		(2.040)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material		(259)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software		(131)
		2.966
Capital invertido		
Valor contable medio de la flota ²	12	15.598
Menos: Pagos anticipados medios ³	12	(1.297)
Valor contable de flota menos pagos anticipados		14.301
<i>Ajuste por inflación¹</i>		<i>1,19</i>
		17.065
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁴	12	2.448
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software ⁵	14	603
Capital invertido total		20.116
Rentabilidad sobre el capital invertido		14,7%

1 Presentado a dos puntos decimales y calculado empleando una tasa de inflación del 1,5% sobre la edad media ponderada de la flota (2019: 12 años).

2 El valor neto contable medio de las aeronaves en propiedad excluyendo los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 13.451 millones de euros a 1 de enero de 2019 y de 15.150 millones de euros a 31 de diciembre de 2019.

3 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.069 millones de euros a 1 de enero de 2019 y de 1.525 millones de euros a 31 de diciembre de 2019.

4 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.402 millones de euros a 1 de enero de 2019 y 2.493 millones de euros a 31 de diciembre de 2019.

5 El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 539 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 y de 666 millones de euros a 31 de diciembre de 2019.

RoIC del 2018:

Para 2018, la Rentabilidad sobre el Capital Invertido (RoIC) se define como el EBITDAR (el resultado de las operaciones antes de depreciación, amortización y gastos por arrendamientos) menos los costes de arrendamiento operativo de flota ajustados y la depreciación ajustada por la inflación y el gasto por depreciación de inmovilizado material, dividido entre el capital invertido. Se expresa como porcentaje.

El ajuste por los arrendamientos reduce los costes de arrendamiento operativo de flota hasta 0,67 del gasto anual declarado. El ajuste por inflación se aplica al gasto por depreciación de la flota y se calcula usando una tasa de inflación del 1,5% sobre la edad media de la flota para tener en cuenta la inflación y la eficiencia de la nueva flota.

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

La tabla que figura a continuación contiene la conciliación de la que se obtiene el indicador de RoIC de 2018, incluido el cambio de metodología que se ha descrito para 2019 y ajustado por la NIIF 16. Dado que el Grupo adoptó la NIIF 16 desde el 1 de enero de 2019, los datos comparativos de RoIC de 2018 se han ajustado en base proforma para reflejar el efecto de este cambio en la Cuenta de resultados correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 y en los balances a 1 de enero de 2018 y 31 de diciembre de 2018.

Millones de euros	2018 Publicado	Cambio de metodología	Ajustes Proforma	2018 Proforma
EBITDAR / EBITDA	5.374	-	107	5.481
Menos: Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	(596)	596	-	-
Menos: Cargo por depreciación de activos de flota multiplicados por un ajuste por inflación				
<i>Cargo por depreciación por activos de flota</i>	<i>(984)</i>	<i>-</i>	<i>(634)</i>	<i>(1.618)</i>
<i>Ajuste por inflación¹</i>	<i>1,22</i>	<i>-</i>	<i>1,15</i>	<i>1,19</i>
	(1.205)	-	(726)	(1.931)
Menos: Cargo por depreciación de inmovilizado material	(138)	-	-	(138)
Menos: Cargo por depreciación de otros activos por derecho de uso	-	-	(108)	(108)
Menos: Amortización por inmovilizado inmaterial de software	-	(123)	-	(123)
	3.435	473	(727)	3.181
Capital invertido				
Valor contable al cierre/medio de flota excluyendo los pagos anticipados ²	9.721	(223)	3.757	13.255
<i>Ajuste por inflación¹</i>	<i>1,22</i>	<i>1,22</i>	<i>1,12</i>	<i>1,19</i>
	11.902	(273)	4.194	15.823
Valor contable al cierre/medio de otro inmovilizado material ³	1.647	(17)	813	2.443
Costes de arrendamientos operativos de flota multiplicados por 8	7.120	(7.120)	-	-
Valor contable medio de inmovilizado inmaterial de software ⁴	-	506	-	506
Total capital invertido	20.669	(6.904)	5.007	18.772
Rentabilidad sobre el capital invertido	16,6%			16,9%

1 Presentado a dos puntos decimales y calculado empleando una tasa de inflación del 1,5% sobre la edad media ponderada de la flota (11,9 años).

2 El cambio de metodología para calcular el valor neto contable medio de las aeronaves en propiedad excluyendo los pagos por anticipado se calcula partiendo de un importe de 9.275 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 y de 9.721 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. El valor neto contable medio proforma de aeronaves en propiedad y por derecho de uso excluyendo los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 13.058 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 y de 13.451 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

3 El cambio de metodología para calcular el valor neto contable medio de otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 1.613 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 y de 1.647 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. El valor neto contable proforma medio del derecho de uso sobre inmovilizado material se calcula desde un importe de 2.483 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 y 2.402 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

4 El cambio de metodología para calcular el valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 473 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 y de 539 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

h Deuda neta / EBITDA^(ICR)

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza la 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. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero.

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 definición de la Deuda neta no ha cambiado desde 2018, sin embargo, con la adopción de la NIIF 16 desde el 1 de enero de 2019, el endeudamiento total ha aumentado considerablemente debido al reconocimiento de los pasivos por arrendamiento. Por lo tanto, las cifras comparativas de 2018 se han ajustado para reflejar el impacto de este cambio a 31 de diciembre de 2018.

El EBITDA se define como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro. El Grupo considera que este indicador 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. Es un indicador de la rentabilidad del Grupo y de los flujos de caja operativos estratégicos que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	nota	2019	2018 Proforma
Deudas financieras remuneradas	23, 33	14.254	12.704
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	19	(4.062)	(3.837)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	19	(2.621)	(2.437)
Deuda neta		7.571	6.430
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	b	3.285	3.485
Más: Depreciación, amortización y deterioro	b	2.111	1.996
EBITDA		5.396	5.481
Deuda neta / EBITDA		1,4	1,2

i 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 2019 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2018 que se indican a continuación:

Tipos de cambio de divisas extranjeras	Medio		Al cierre	
	2019	2018	2019	2018
Euro a libra esterlina	1,13	1,13	1,18	1,11
Dólar estadounidense a euro	1,12	1,18	1,11	1,14
Dólar estadounidense a libra esterlina	1,27	1,33	1,31	1,26

INVERSIONES DEL GRUPO

Filiales

British Airways

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

British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Teleflight Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%

Iberia

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Transporte de carga	España	100%
Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.* Calle Alcañiz 23, Madrid, 28006	Operaciones de aerolíneas	España	100%
Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100% ¹
Iberia México, S.A.* Ejército Nacional 439, Ciudad de México, 11510	Servicios de almacenamiento y custodia	México	100%
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Mantenimiento de aviones	España	100%
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Logística en aeropuertos y terminal de manejo de carga	España	75%
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Transporte de carga	España	75%
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avenida de les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08220	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%

Aer Lingus

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

Avios

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios South Africa Proprietary Limited Block C, 1 Marignane Drive, Bonaero Park, Gauteng, 1619	Inactiva	Sudáfrica	100%
Remotereport Trading Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Propietaria de marca registrada	Inglaterra	100%

IAG Cargo Limited

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Routestack Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Soluciones para el transporte de carga	Inglaterra	100%
Zenda Group Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Soluciones para el transporte de carga	Inglaterra	100%

Vueling

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Anilec Holding GmbH Office Park I Top B04, Viena, 1300	Compañía holding	Austria	100%
Level Europe GmbH Office Park I Top B04, Viena, 1300	Operaciones de aerolíneas	Austria	100%
Yellow Handling, S.L.U Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Servicios de handling	España	100%
Vueling Airlines, S.A.* Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Operaciones de aerolíneas	España	99,5%
Waleria Beteiligungs GmbH Office Park I Top B04, Viena, 1300	Compañía holding	Austria	49,8%

LEVEL

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

International Consolidated Airlines Group S.A

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
AERL Holding Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Plc* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100% ²
FLY LEVEL, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	Operaciones de aerolíneas	España	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
IAG Connect Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Plataforma de comercio electrónico a bordo	República de Irlanda	100%
IAG GBS Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
IAG GBS Polonia sp z.o.o.* Ul. Opolska 114, Cracovia, 31 -323	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100%
IB Opco Holding, S.L. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Compañía holding	España	100% ¹
Veloz Holdco, S.L. Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Compañía holding	España	100%

Principales filiales

- 1 El Grupo posee el 49,9% del capital social nominal y del número total de derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% del capital social nominal total y del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.
- 2 El Grupo posee el 49,9% del número total de derechos de voto y el 99,65% del capital social nominal total de British Airways Plc, con casi el 100% de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.

Empresas asociadas

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. Avenida de Vantroi y Final, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km 15, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manoteras 46, 2ª planta, Madrid, 28050	España	49%
Dunwoody Airline Services Limited Building 70, Argosy Road, Aeropuerto East Midlands, Castle Donnington, Derby, DE74 2SA	Inglaterra	40%
Serpista, S.A. Calle Cardenal Marcelo Spínola 10, Madrid, 28016	España	39%
Air Miles España, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
Inloyalty by Travel Club, S.L.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
Viajes Ame, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
DeepAir Solutions Limited Ground Floor North, 86 Brook Street, Londres, W1K 5AY	Inglaterra	25%

Negocios conjuntos

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. Calle de O'Donnell 12, Madrid, 28009	España	50,5%

Otras inversiones en patrimonio

Las otras inversiones en patrimonio principales son las siguientes:

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital	Divisa	Fondos propios (millones)	Beneficios/ (pérdidas) antes de impuestos (millones)
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	España	19,9%	Euro	62	14
The Airline Group Limited 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, Londres, WC2N 7EN	Inglaterra	16,68%	Libra esterlina	287	24
Importwise Limited International House, 12 Constance Street, Londres, E16 2DQ	Inglaterra	14,8%	Franco suizo	n/a	n/a
Comair Limited 1 Marignane Drive, Bonaero Park, Johannesburgo, 1619	Sudáfrica	11,49%	Rand sudafricano	2.571	1.103
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, Sevilla, 41004	España	10%	Euro	n/a	n/a
Monese Limited 5th floor, 50 Finsbury Square, Londres, EC2A 1HD	Inglaterra	7,42%	Libra esterlina	18	(13)

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., en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 27 de febrero de 2020, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

27 de febrero de 2020

Antonio Vázquez Romero
Presidente

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

Marc Jan Bolland

Margaret Ewing

Francisco Javier Ferrán Larraz

Stephen William Lawrence Gunning

Deborah Linda Kerr

María Fernanda Mejía Campuzano

Kieran Charles Poynter

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Lucy Nicola Shaw

Alberto Terol Esteban

FLOTA

	En propiedad	Derecho de uso ¹	Total a 31 de diciembre de 2019	Total a 31 de diciembre de 2018	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2018	Entregas futuras	Opciones
Airbus A318	1	-	1	1	-	-	-
Airbus A319	17	40	57	61	(4)	-	-
Airbus A320	50	204	254	241	13	34	76
Airbus A321	20	46	66	56	10	45	14
Airbus A330-200	5	19	24	22	2	-	-
Airbus A330-300	2	14	16	16	-	1	-
Airbus A340-600	9	6	15	17	(2)	-	-
Airbus A350	5	4	9	2	7	33	52
Airbus A380	2	10	12	12	-	-	-
Boeing 747-400	32	-	32	35	(3)	-	-
Boeing 777-200	36	10	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	2	10	12	12	-	4	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	12	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	17	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	-	-	-	-	-	12	-
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	9	9	18	16	2	-	-
Total del Grupo	197	401	598	573	25	147	166

1 Incluye 108 aeronaves en arrendamiento financiero transferidas a activos por derecho de uso al adoptar la NIIF 16.

Además de las aeronaves en servicio, el Grupo también posee 10 aeronaves (2018: 5) que no se encuentran operativas.

La tabla anterior no incluye un arrendamiento de aeronave con tripulación que se reconoce como activo por derecho de uso en el Balance.